Сказочное мореплавание

Андрей Усачёв
Иллюстрации
Игоря Олейникова

SHOUT
SHARE
IT

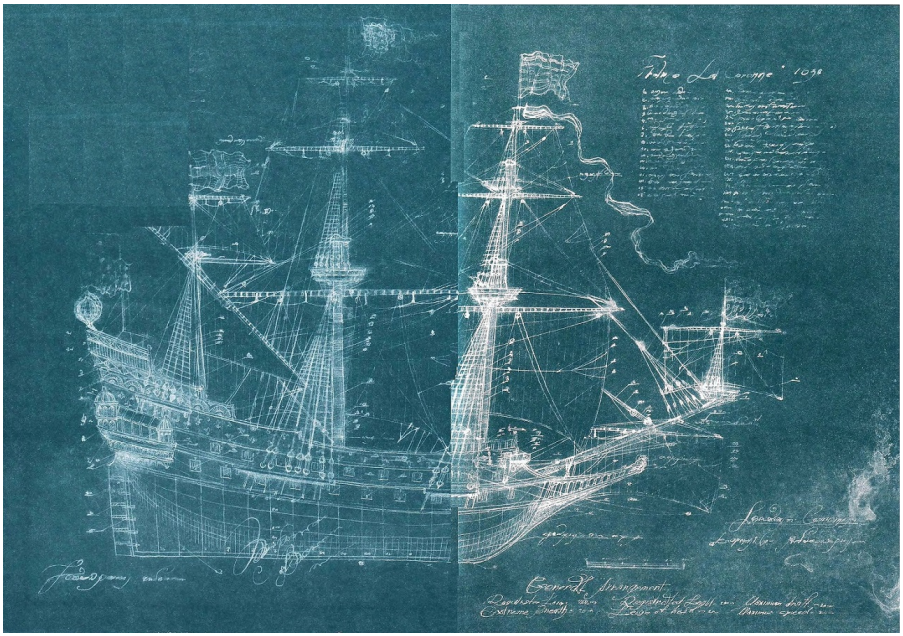
Annotation

Рассказ ребятам и девчатам о мореплавании с древнейших времён и до наших дней. Литературно-художественное издание Для среднего школьного возраста Иллюстрации Игоря Юрьевича Олейникова

- Андрей Усачёв
  - Глава первая
    - Сказочное дополнение
  - Глава вторая
    - Сказочное дополнение
  - Глава третья
  - Сказочное дополнение
  - Глава четвёртая
    - Сказочное дополнение
  - Глава пятая
    - Сказочное дополнение
  - Глава шестая
    - Сказочное дополнение
      - Одиссей
      - Синдбад-мореход41
      - Гулливер
      - Капитан Врунгель43
  - Глава седьмая
    - Сказочное дополнение
  - Глава восьмая
    - Сказочное дополнение
  - Глава девятая
    - Сказочное дополнение
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12

- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56

CAELAA
CORVUS



Андрей Усачёв
Сказочное мореплавание

С чего начинается мореплавание? Мореплавание начинается с лужи, в которой пробуют глубину или пускают по ней кораблик… Христофор Колумб, думаю, промочил ноги не в одной луже, прежде чем пересёк Атлантический океан и открыл Америку.

Большое всегда начинается с малого.

В детстве я мечтал стать путешественником. И эту книгу написал, чтобы — пусть и на бумаге — немного побродить по морям и океанам, чтобы увидеть невиданные никем земли и повторить подвиги выдающихся путешественников и сказочных героев.

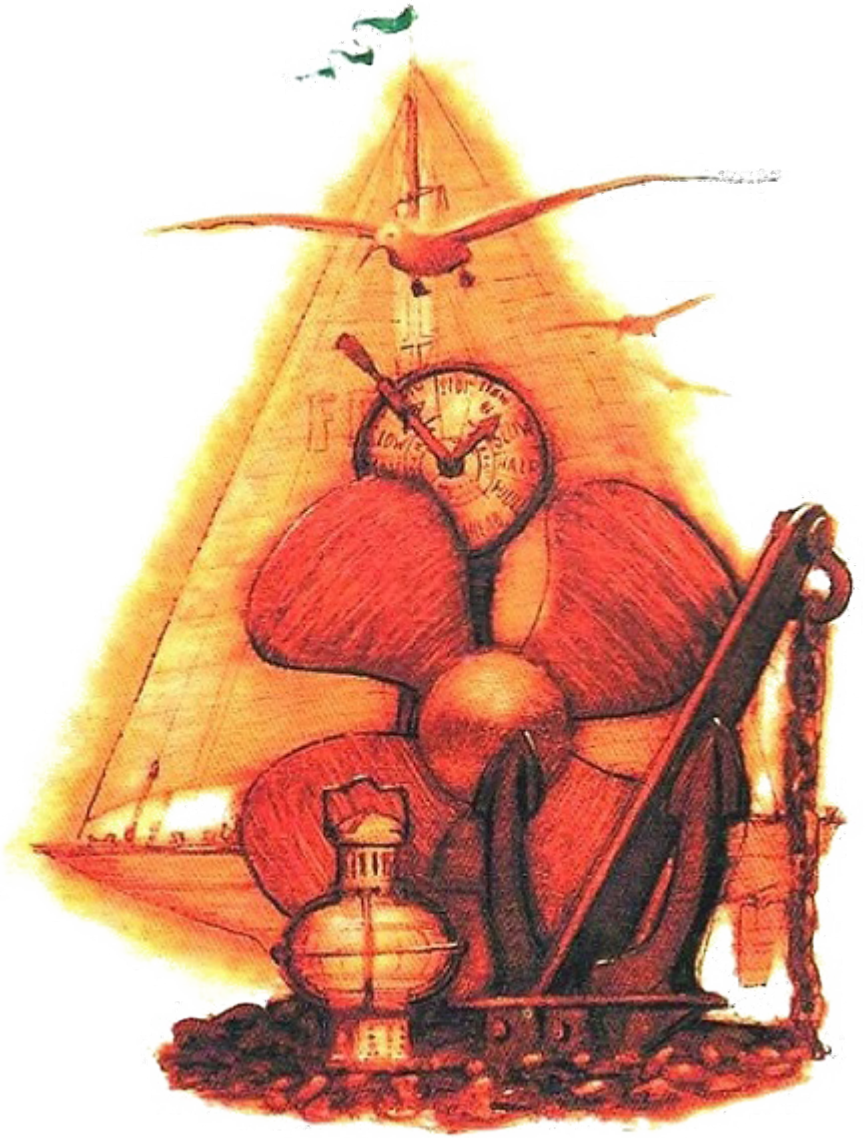
Мне кажется, что нет большой разницы между сказочной и настоящей историей. Ведь жизнь очень похожа на сказку.

Эта книга — начало сказочной истории мореплавания.

И если вы вместе со мной доплывете до последней страницы, то, может быть, захотите прочитать новую книгу и совершить множество новых удивительных открытий.

Счастливого плавания!

Автор



Моей жене Тане,
без которой я не доплыл бы
и до середины этой книги

Глава первая
Первобытная

В далёкие-далёкие времена люди селились рядом с водой. Вода была не просто поилицей и кормилицей, она была первой дорогой, по которой прошёл, то есть проплыл человек.

На дикой территории с непроходимыми лесами и неприступными скалами только по реке можно было попасть в другое место. И человеку пришлось задуматься — а на чём же можно доплыть до того, другого места?

* * *

Считается, что первым плавательным средством было бревно. Но на одном бревне далеко не уплывёшь и много не увезёшь. Поэтому настоящая история мореплавания началась тогда, когда люди догадались связать брёвна гибкими прутьями и ремнями из кожи. Так появились первые плоты.

* * *

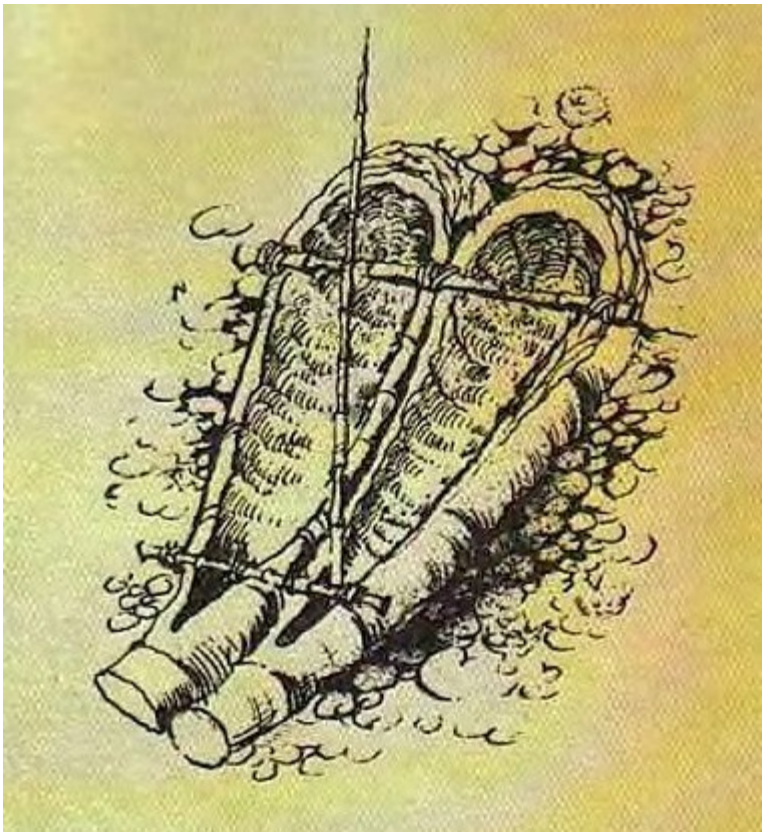
В местах, где не было леса, например в Гималаях, плоты делали из бычьих шкур, надувая их, как сейчас надувают резиновые матрасы. А в Древнем Египте многотонные каменные блоки, необходимые для постройки пирамид, сплавляли по Нилу на папирусных плотах. Папирус — египетский тростник — был удивительным растением: его стебли от долгого пребывания в воде не гнили, а наоборот — становились более крепкими и упругими[1].

На плотах, сделанных из брёвен и связок тростника, первобытные мореплаватели пускались в первые далёкие путешествия по морям и океанам. Они заселили Австралию, Южную Америку и множество островов в Тихом океане.

Позднее, с изобретением каменного топора, люди стали выдалбливать лодки из ствола дерева. Назывались они везде по-разному: каноэ, чёлн, пирога. Иногда внутренность лодки не выдалбливалась, а выжигалась. Древние славяне делали свои чёлны из прочного дуба, а жители Средиземноморья предпочитали сосну.

В полярных широтах деревья встречаются редко. Поэтому северные народы — коряки и эскимосы — мастерили из дерева только лодочный каркас и обтягивали его потом тюленьими шкурами[2]. Судёнышки были очень неустойчивы и для дальних морских путешествий не подходили. Но для ловли рыбы в прибрежных водах вполне годились.

Первые, простейшие плоты и лодки управлялись при помощи шеста. Весло появилось позднее, когда наши предки осознали, что «мелко плавают», и отважились выходить в открытое море.



Примерно в то же время, когда появились плоты и лодки, выдолбленные из бревна, люди начали строить ладьи из связок тростника, бамбука и камыша. Чтобы в них не проникала вода, стенки обмазывали глиной и смолой. Правда, поначалу эти ладьи больше походили на корзины, чем на лодки. Но древних кораблестроителей это не смущало. Лодки-корзины до сих пор плавают по рекам Ирака, их можно увидеть на озере Титикака, расположенном высоко в горах Южной Америки. Плетут их из бамбука и вьетнамские рыбаки.

Постепенно ладьи из тростника, бамбука и камыша совершенствовались. По форме они напоминали уже не корзину, а месяц рожками вверх. Носовая часть ладьи украшалась фигурой какого-нибудь бога-покровителя или мифического существа, и управляли ею при помощи больших гребных вёсел. Такие ладьи были прочнее, легче и вместительнее, чем лодки, выдолбленные из дерева. В древности на них плавали египтяне и финикийцы, китайцы и индусы, жители Центральной Африки и Южной Америки.

Никто не знает, кто, где и когда придумал плот, весло и лодку. Известно одно, что восемь тысяч лет назад, то есть за три тысячи лет до того, как человек оседлал лошадь и изобрёл колесо, плоты, лодки и вёсла уже были.

Сказочное дополнение
Допотопное мореплавание

Современные учёные считают, что жизнь вышла из воды. Правда, более двух тысяч лет назад об этом было написано в Библии, самой великой и самой научной книге на земле.

* * *

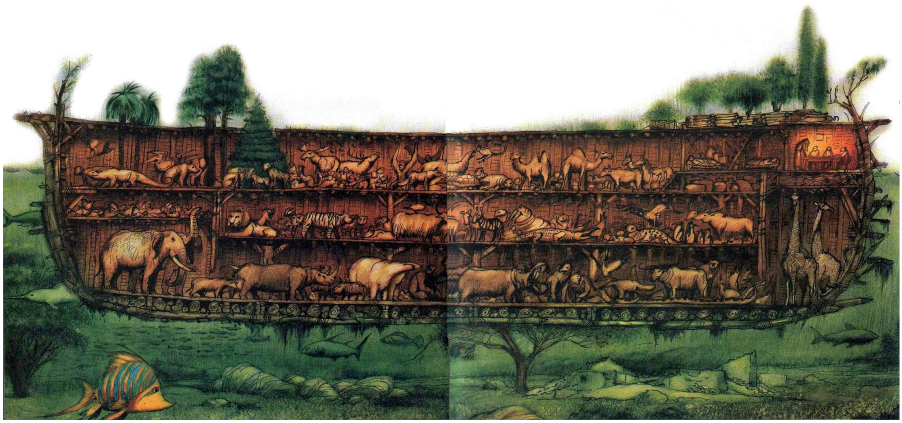
Древние люди плавали на брёвнах, плотах, лодках. Но первым настоящим кораблём был Ноев ковчег — единственное плавучее средство, уцелевшее во время потопа. Размеры и конструкцию первого корабля — или, как сейчас говорят, чертежи — продиктовал Ною сам Бог: «Сделай себе ковчег из дерева гофер; отделения сделай в ковчеге, и осмоли его смолою внутри и снаружи.

И сделай его так: длина ковчега триста локтей, широта его пятьдесят локтей, а высота его тридцать локтей.

И сделай отверстие в ковчеге, и в локоть сведи его вверху, и дверь в ковчег сделай с боку его…»

* * *

Ковчег был по тем временам кораблём удивительным и небывалым. На нём вместе с Ноем спаслись от наводнения восемь человек, а также все животные и птицы — каждой твари по паре: коровы и львы, мыши и слоны…

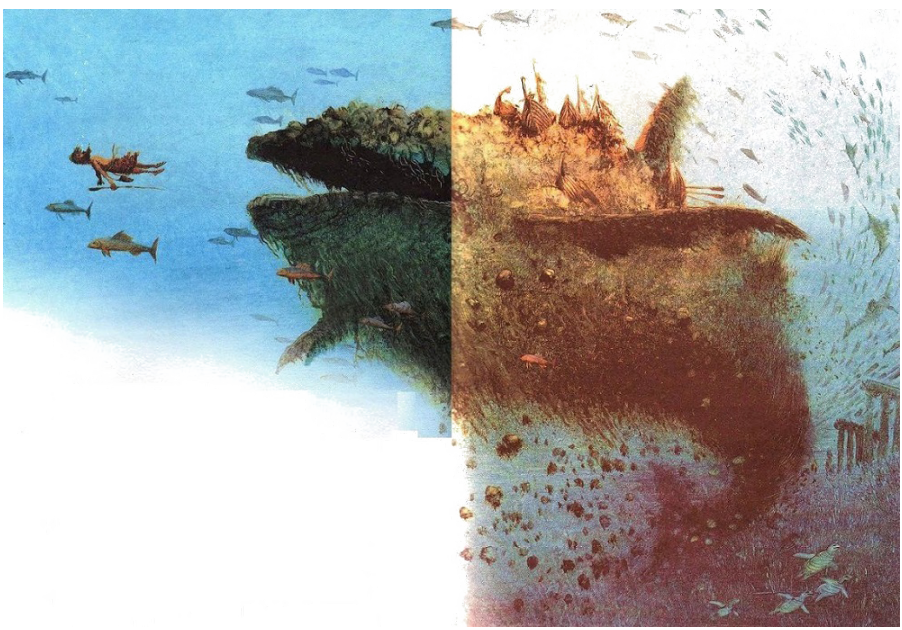


Дождь лил сорок дней и сорок ночей, и вся земля оказалась под водой. Но благодаря воле Божьей человечество на этот раз вышло из воды сухим.

* * *

Библия рассказывает и о других удивительных плаваниях. Во времена египетского рабства фараон приказал топить всех еврейских младенцев. Мать Моисея три месяца прятала сына в доме, а затем взяла просмолённую корзину из тростника и, положив в неё ребёнка, пустила ее по течению Нила. Но дочь фараона, пришедшая на купание, увидела красивого младенца и приказала вытащить корзину из воды.

Ещё более удивительный случай произошёл с пророком Ионой. В наказание за непослушание Бог наслал на корабль, на котором плыл Иона, сильную бурю. Поняв, что буря началась из-за него, Иона попросил корабельщиков бросить его в море. Он был проглочен огромным китом и пробыл в его чреве три дня и три ночи. После чего, по приказанию Бога, кит изверг Иону на сушу.



Все эти примеры говорят о том, что с самого начала мореплаватели ходили по морям под Богом, а не под парусом.

Глава вторая
Парусная

Со временем люди научились обтёсывать древесину и делать корабли из дерева. Деревянные суда были надёжнее тростниковых, но при этом значительно тяжелее. Чтобы плавать на них, требовалось огромное количество гребцов.

Сухопутные жители уже давно запрягали в свои плуги и колесницы быков и лошадей. А древние мореплаватели решили поймать и запрячь ветер.

Такой ловушкой для ветра стал парус.

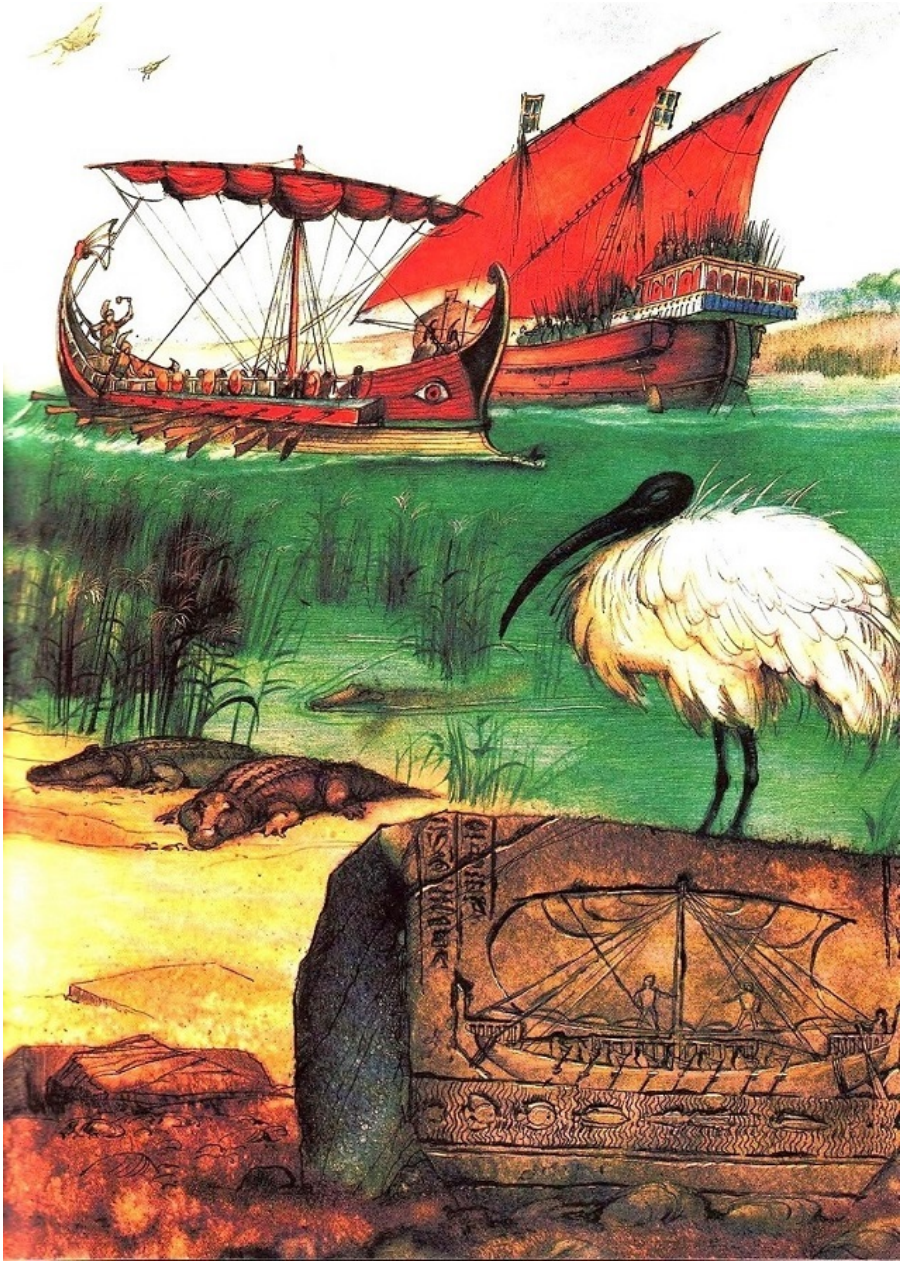
В Древней Индии и Китае паруса делали из огромных пальмовых листьев и обработанных звериных шкур. Жители Южной Америки изготовляли их из тростника и камыша. А южноазиатские рыбаки использовали в качестве паруса плетёные циновки[3].

Но настоящий большой корабельный парус, сшитый из льняного полотна, а не из листьев и шкур, впервые появился в

Древнем Египте. Он был трапециевидной формы и крепился на двуногой мачте, расположенной в центре корабля. Если не было попутного ветра, мачта опускалась, и судно шло на вёслах. Управляли кораблём при помощи рулевого весла.

Древние греки и римляне строили *триремы* и *галеры*. Это были огромные парусно-гребные суда, длиной до пятидесяти метров, с тремя ярусами весел с каждой стороны. Одно такое весло обслуживали несколько гребцов. Как правило, галеры использовались для морских сражений. У них был острый длинный нос, который во время боя таранил корабль противника.

В X–XI веках суда слегка усовершенствовали: сделали пошире и вооружили двумя или тремя мачтами с треугольными, или, как их еще называют, латинскими парусами[4].



Народы, жившие на берегах северных морей, строили плоскодонные однопалубные суда и оснащали их одной, редко — двумя мачтами с прямоугольным парусом. Такие суда у викингов в Скандинавии назывались *дракары* и *кнорры*, а у русских поморов — *лодьи* и *кочи*.

Неглубокая осадка позволяла им заходить в устья рек и подходить вплотную к берегу. Но в морском бою лодьи

проигрывали трёхъярусным галерам[5].

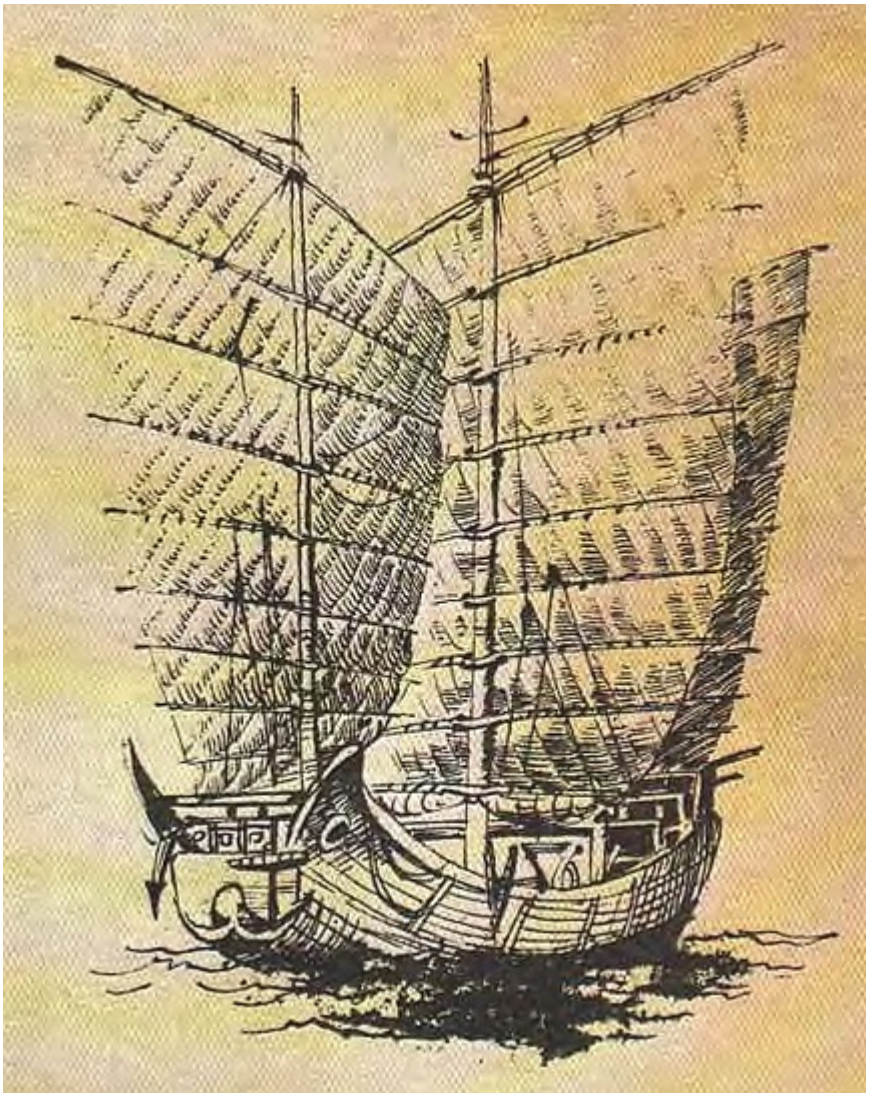
> *Для торговли и морских путешествий народы Средиземноморья строили корабли с закруглённой носовой частью, изогнутой кормой и высокими бортами. Позднее появились они и в других странах Европы и назывались нефами. По сравнению с галерой, неф был намного легче и быстроходнее.*

* * *

Островитяне Тихого океана для дальних морских путешествий скрепляли два каноэ между собой. Посередине и на корме устанавливали две мачты с парусами, по форме напоминающими крабовую клешню, и сооружали дом из прочного тростника. На таких двухкорпусных судах жители Гавайев доплывали даже до Новой Зеландии[6].

В Азии самыми удачными судами были китайские *джонки*. Крупнейшие из них имели пять мачт, шестьдесят пассажирских кают и водонепроницаемые переборки. Но в основном на джонках стояли две мачты с прямоугольными парусами.

Двухмачтовыми были и арабские *дау*, которые делались без единого металлического гвоздя: их связывали волокнами кокосовой пальмы или скрепляли деревянными шипами. Но арабские суда были оснащены треугольными парусами.



Треугольный парус заинтересовал европейских кораблестроителей. Он позволял судну двигаться не только при попутном ветре, но и при боковом. А кроме того, увеличивал скорость.

* * *

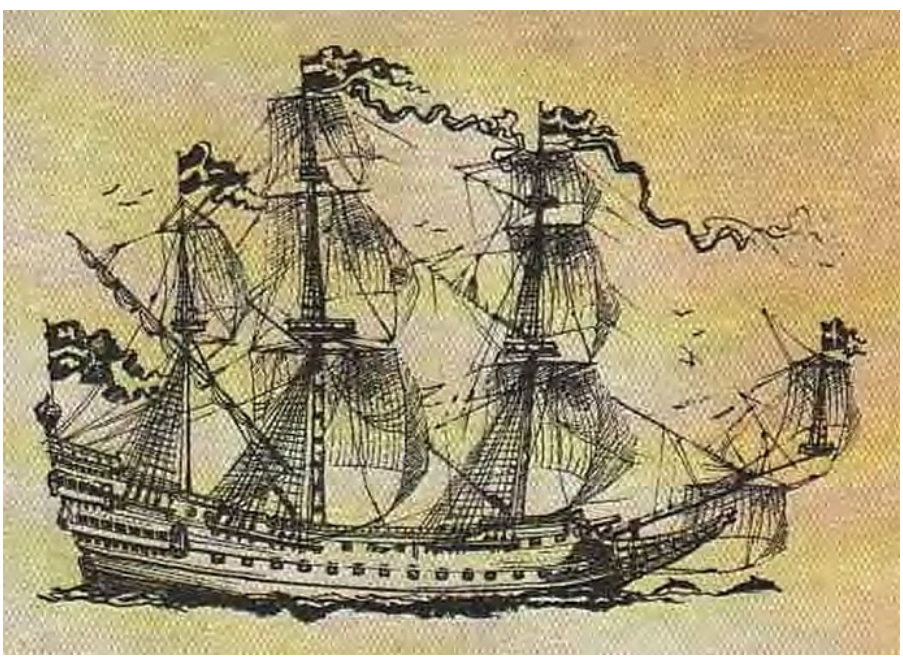
Начиная с XV века в Европе появляется смешанное парусное вооружение: на передних мачтах — прямоугольные паруса, на задних — треугольные. А к середине XV века сложилась система полного парусного вооружения из трёх мачт: *фок*-мачта, *грот*-

мачта и *бизань*-мачта.

Так были «одеты» знаменитые каравеллы — небольшие трёхмачтовые корабли. Каравеллы строили для плаваний в прибрежных водах, но они оказались настолько прочными и надёжными, что знаменитые мореплаватели: Васко да Гама, Магеллан — совершили свои дальние путешествия именно на каравеллах.

* * *

Со временем парусные корабли становились всё совершеннее и быстроходнее. В XVI веке всех обогнали голландские мореплаватели. Голландцы изобрели рулевое колесо — штурвал и сконструировали составные мачты — из двух, трёх или четырёх стволов-*стенег*. Этим они значительно увеличили высоту мачт. Паруса на голландских судах были узкими и удобными в обслуживании. Эти корабли получили очень музыкальное название — *флейт*[7].



Впрочем, быстроходность не всегда зависела от количества мачт и парусов. В XVI веке в моде были корабли с многоэтажными надстройками, узорчатыми балкончиками и причудливой позолоченной резьбой. Напоминали они скорее плавучие дворцы. И хотя стоили безумно дорого, плавали довольно неуклюже.

Появившиеся в XVII веке *линейные корабли* были созданы специально для военных действий и тащили на себе до ста тридцати пяти пушек.

Линейные корабли различались по количеству пушек на борту. К первому классу, или рангу, относились трёхпалубные суда со ста тридцатью пятью пушками. Но таких были единицы. В основном в сражениях принимали участие двухпалубные корабли второго и третьего класса, имевшие от семидесяти до девяноста пушек. Однако и они были достаточно тяжёлыми. Поэтому их легко обгоняли стремительные *фрегаты* и *корветы*[8].

В XIX веке строительство и оснащение парусных кораблей достигло высочайшего искусства. В 1845 году в Нью-Йорке было спущено на воду необыкновенное судно — клипер под названием «Рэйнбоу». Сконструировал его инженер Джон Гриффит. У «Рэйнбоу» был острый узкий корпус и такие высокие мачты, что даже у бывалых моряков кружилась голова. Основная мачта,

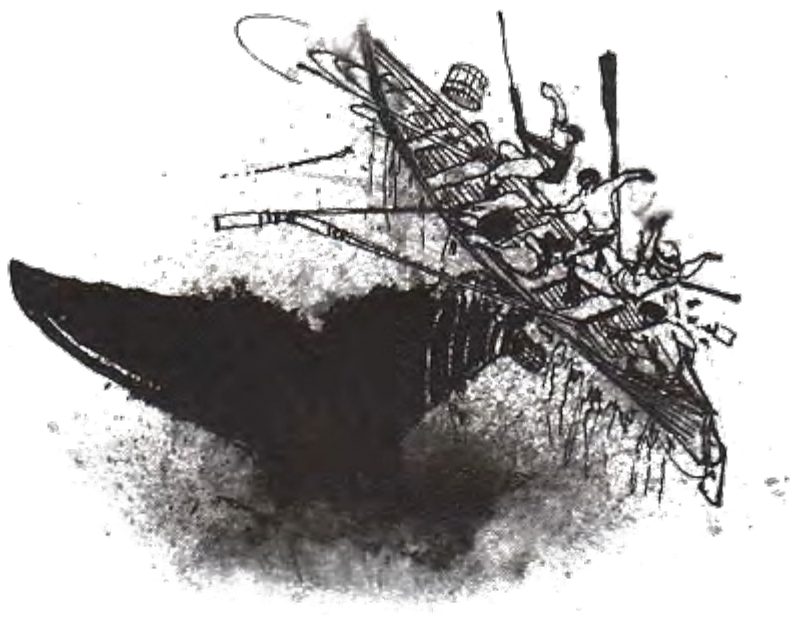
длиной в шестьдесят один метр, несла семь парусов.

Переход из Америки в Китай «Рэйнбоу» сделал за девяносто два дня, а обратный путь занял всего восемьдесят восемь дней. С этого момента клипера стали строить для скоростных рейсов через океаны. Между ними устраивались специальные соревнования. Капитаны кораблей, которые первыми привозили чай из Китая в Лондон или Нью-Йорк, получали большие денежные призы.

* * *

Клипера были самыми быстроходными парусными судами за всю историю мореплавания. Но их расцвет длился недолго. В 1869 году в Англии был построен последний клипер «Катти Сарк». Это был не корабль, а само совершенство… но даже «Катти Сарк» не могла идти против ветра.

Деревянные парусники, проплывшие по всем морям и океанам, открывшие все острова и континенты, отступали под натиском железных пароходов.



Сказочное дополнение

Начёмпопальное мореплавание

Конечно, сказочным мореплавателям тоже случалось плавать

на настоящих кораблях. Но чаще всего, чтобы спастись, им приходилось плыть на чём попало.

Одно из самых известных плавательных средств — бочка. В бочке плавал малолетний царевич Гвидон, вместе с матерью брошенный в море слугами царя Салтана. Судя по всему, плавание было длительным, так как из бочки Гвидон вышел уже взрослым юношей.

Спрятавшись в пустые бочки из-под вина, из плена царя эльфов сумели вырваться двенадцать гномов во главе с хоббитом Бильбо Бэггинсом. В общей сложности они проплыли по реке около тридцати миль[9]. При этом гномы промокли и жутко чихали: что ни говори, а бочка это не каюта.

Во время шторма огромной волной смыло с борта парохода девочку Дороти — по счастью, уцепившуюся за курятник. Благодаря курятнику Дороти и единственная уцелевшая курица Биллина смогли добраться до берега страны Оз. Возможно, отсюда и пошло выражение «Как мокрая курица».

Плавают не только курятники, но и другие сельские сооружения. В Бирме, например, делают плавучие огороды и сажают бобы, огурцы и другие овощи на плотах. А некоторые вьетнамцы почти всю свою жизнь проводят на воде, в домах-лодках — *сампанах*[10].

Многие герои становились мореплавателями не из любви к приключениям, а из-за наводнений. Так, мирное семейство мумитроллей, чей дом оказался под водой, временно перебралось на плавучий деревянный театр. Впрочем, это не сильно их огорчило. Ведь плавучий театр — не курятник.

Знаменитый Винни-Пух, которого наводнение загнало на дерево, нашёл другие плавательные средства: сначала — большой горшок из-под мёда, названный им «Плавучим медведем», а затем — зонтик Кристофера Робина:

«— Мы назовём это судно „Мудрость Пуха“, — сказал Кристофер Робин.

И „Мудрость Пуха“ на всех парусах поплыла в юго-восточном направлении…»

Англичане вообще самые оригинальные мореплаватели в мире. На чём только они не переплывали Ла-Манш, пролив, отделяющий Англию от Франции: на корытах, столах, кроватях…

Правда, не всегда такие заплывы заканчивались хорошо. Достаточно вспомнить английскую народную песенку:

Три мудреца по океану
Гребли навстречу урагану:
Ах, сколько б было стран открыто,
Когда б не треснуло корыто!

Говорят: «Утопающий за соломинку хватается». Добавлю: «И правильно делает». Многие сказочные и несказочные моряки спаслись только потому, что хватались за что попало: за весло, или за обломок мачты, или за шест, как это сделал мудрый Страшила при переправе через реку.

Только в 1790 году англичанин Генри Грейтхед впервые изобрёл спасательную лодку. А спасательный круг и спасательные жилеты появились ещё позднее. Так что на протяжении всей истории мореплавания именно находчивость и мужество выручали моряков из беды.

Глава третья
Ориентировачная

Заблудиться можно где угодно: в городе, в лесу, даже в трёх соснах. Но страшнее всего — заблудиться в море, где на много миль вокруг нет ни городов, ни деревень, ни дорожных указателей и вывесок. Как же сориентироваться, когда кругом — вода, вода, вода?

* * *

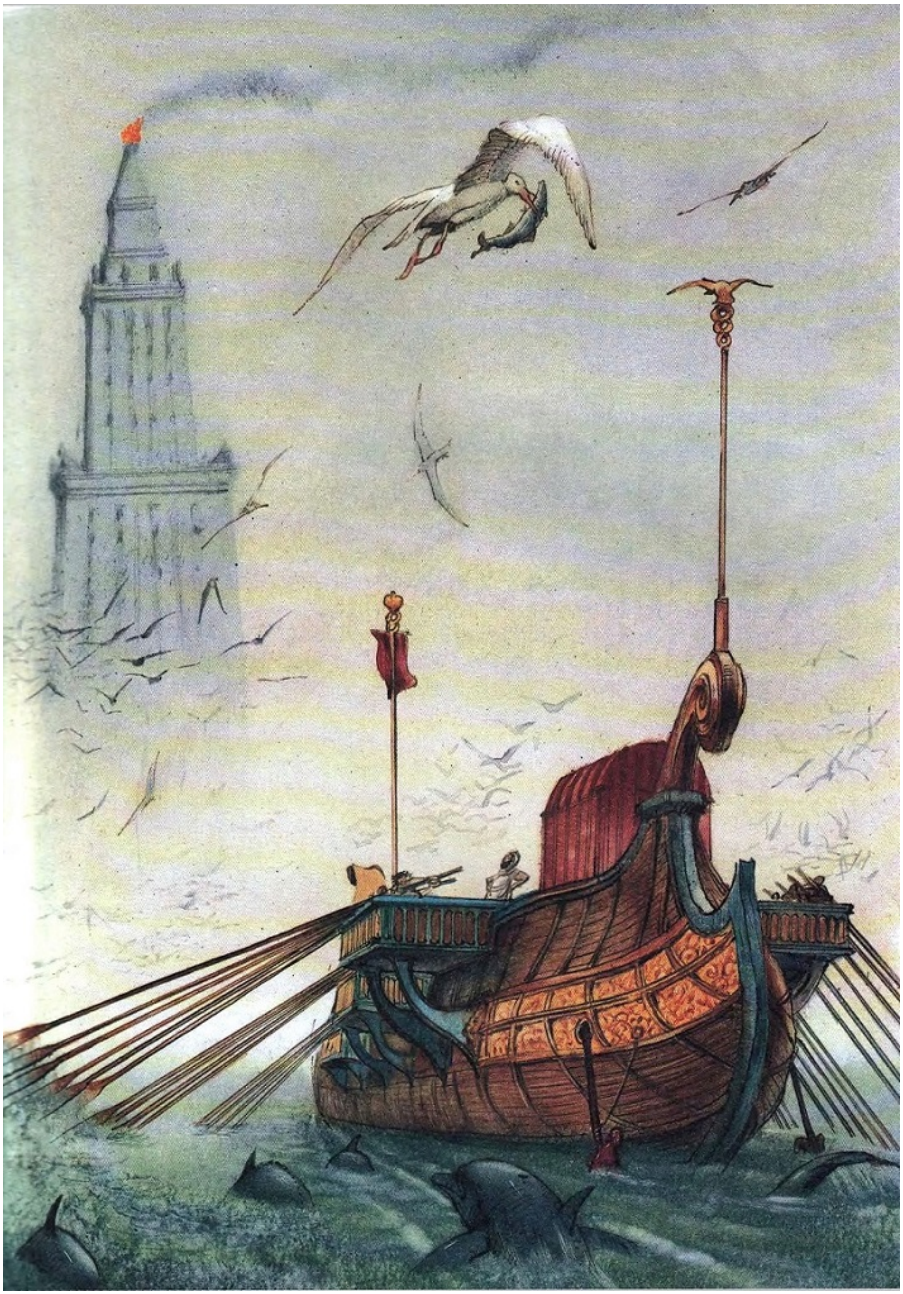
С древних времён мореплаватели определяли местонахождение корабля по небесным светилам. Главным ориентиром в Южном полушарии было созвездие Южный Крест, а в Северном — звёзды Арктур, Денеб, Вега и конечно же Полярная звезда, которая всегда находится на севере.

В дневное время определить, где север, юг, запад и восток, можно было по солнцу. Сейчас даже дети знают, что солнце встаёт на востоке и садится на западе.

Но звёзды и солнце хорошо видны только при ясной погоде. А как быть, если небо пасмурно, неделями моросит дождь или из-за густого тумана не видно даже мачты корабля, не то что ближайшего берега?

Ещё в древности, чтобы судно не разбилось в непогоду о прибрежные скалы, на высоких берегах разжигали костры.

В III веке до нашей эры на греческом острове Фарос был построен первый маяк. Это была башня высотой примерно в сто пятьдесят метров, на верхушке которой горел сигнальный огонь[11].



Позднее маяки стали подавать световые сигналы при помощи масляных ламп. Сейчас почти все они работают на электричестве, а во время тумана включается ещё и звуковая сирена.

* * *

Но в далёком прошлом маяки были редкостью. И определить, близко ли земля, морякам помогали только опыт и наблюдательность.

В IX веке нашей эры скандинавские мореплаватели — викинги пересекли Атлантический океан и основали свои поселения в Исландии и на побережье Северной Америки. У викингов не было ни компасов, ни карт, но они довольно точно умели определять широту места по солнцу и Полярной звезде. Во время непогоды скандинавы использовали специальный кристалл, который улавливал лучи солнца за тучами.

Викинги хорошо знали океанические течения и направления ветров. Кроме того, они разбирались в привычках морских птиц. Часто скандинавы брали на свои корабли воронов. Посреди океана птиц выпускали из клетки и смотрели, в какую сторону они полетят. Так, Исландию викингам помогли открыть два чёрных ворона, указавшие путь к берегу.

Выручили птицы и Христофора Колумба. После двухмесячного плавания по океану моряки увидели голубей и вилохвосток и поняли, что земля уже близко, так как эти птицы не улетают дальше десяти — двенадцати километров от берега. Затем Колумб заметил стаю попугаев, летящих на юго-запад, и приказал изменить курс. Попугаи появились очень кстати: если бы каравеллы продолжали плыть прямо на запад, они могли наскочить на острые рифы Багамских островов и потерпели бы крушение. Говорят, что гуси спасли Рим. Но если так, то Америку спасли попугаи. Или погубили.

* * *

Солнце, звёзды и птицы, конечно, замечательные помощники мореплавателей. Но в дальнем плавании трудно обойтись без географических карт и специальных навигационных приборов.

Четыре прибора — *компас, секстан, хронометр* и *лаг* — дали возможность морякам плавать по всем морям земного шара и прокладывать правильный курс в океане.

Компас — это магнитная палка о двух концах, один из которых всегда смотрит на север. Скорее всего, компас был изобретён в разных странах независимо друг от друга. Но китайцы первыми стали использовать его во время своих путешествий. У китайского императора уже в две тысячи семисотом году до нашей эры была подвижная статуэтка, рука которой всегда показывала на Южный полюс[12].

Финикийцы на своих кораблях ставили вертящуюся фигуру богини Астарты. Она тоже указывала в одном направлении, независимо от положения корабля. Видимо, в руке богиня зажала кусок магнитной руды.

Не отставали и греки: астролог Абарис всегда брал с собой в дорогу «путеводный тростник», который подарил ему Пифагор[13].

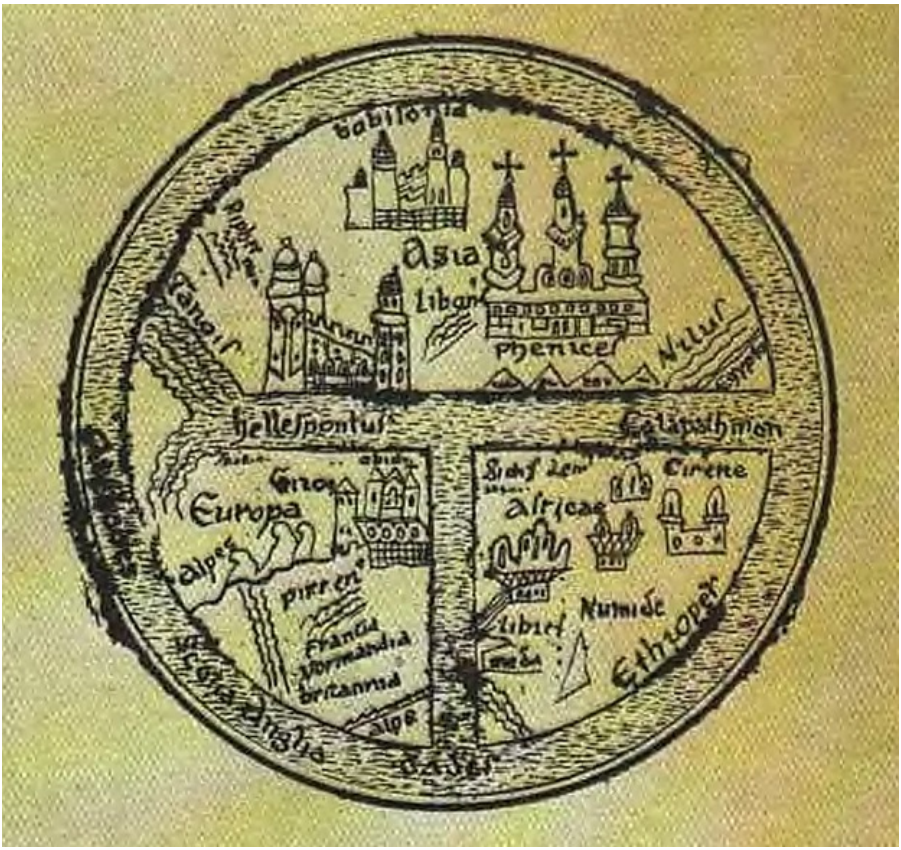
* * *

Впрочем, многие греческие открытия были забыты. И у европейских мореплавателей магнитный компас появился только в XII веке.

* * *

Долгое время достоверных географических карт не существовало. Древние греки знали всего две части света — Европу и Азию. Перед началом нашей эры обнаружилась третья часть — Ливия[14]. Только в XV столетии европейцы открыли Америку, а в XVII веке — Австралию. И наконец, в XIX веке исчезло (или появилось?) последнее белое пятно — Антарктида.

> *На древних картах суша по территории была больше, чем океан. Землю европейцы рисовали в виде острова, окружённого со всех сторон водой. За Гибралтарским проливом мир вообще заканчивался. Фантазии в таких картах было больше, чем правды.*



Настоящую, более-менее достоверную географическую карту — с *параллелями* и *меридианами*[15] — составил в XVI веке фламандский учёный Герард Меркатор. Свои карты он расчерчивал вдоль и поперёк, как тетради в клеточку, чтобы морякам было легче рисовать на них свой маршрут.

* * *

Позднее появились специальные приложения к морским картам — *лоции*: например, «Лоция Чёрного моря» или «Лоция Белого моря». В них подробно описывались глубина моря, направления ветров, маяки, удобные бухты. А раньше все эти тонкости знали только лоцманы. Хороший лоцман был просто находкой для любого корабля.

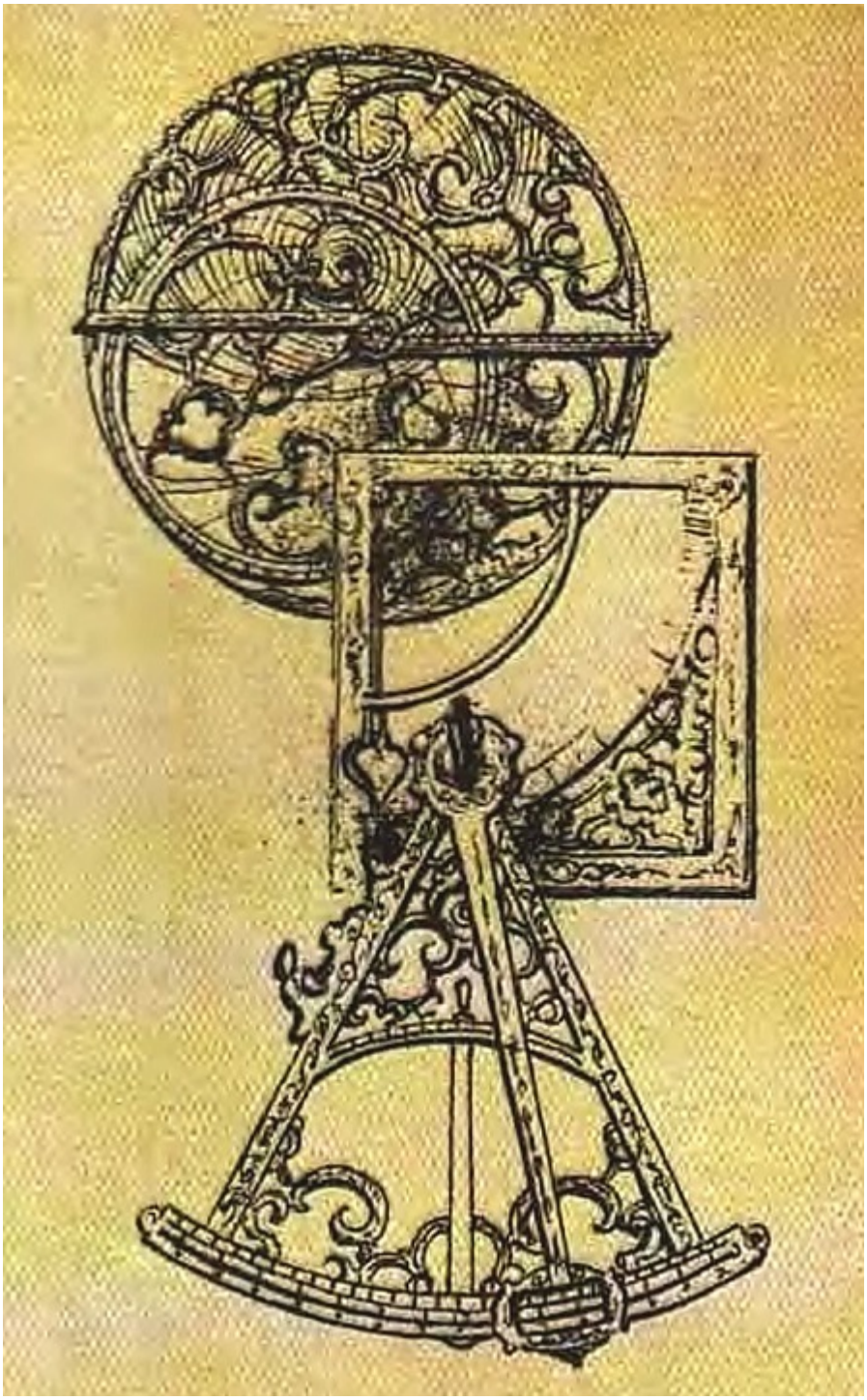
* * *

Арабский лоцман Ахмад ибн Маджид помог экспедиции Васко да Гамы добраться от восточного побережья Африки до Индии через Индийский океан. В начале путешествия да Гама думал, что арабы — моряки никудышные, и похвастался перед Ахмадом, что у них на корабле есть астролябия — прибор для определения высоты звёзд. Португалец даже не подозревал, что первыми астролябию изобрели арабские мореплаватели.

Арабский лоцман привёл флотилию в индийский порт через двадцать шесть дней, хотя Васко да Гама считал, что переход через океан займёт около двух месяцев. Ахмад ибн Маджид умело использовал устойчивые попутные ветра.

С собой у него были подробная, искусно вычерченная карта индийского побережья и неизвестный европейцам прибор, состоявший из трёх дощечек, соединённых в виде треугольника. Внешне прибор напоминал изобретённый позднее *секстат*[16], при помощи которого можно точно найти широту места.

Астролябия, квадрант, октат и появившийся в 1757 году секстат помогали морякам определить высоту любой звезды, рассчитать широту места и выбрать правильный курс.



Для того чтобы знать своё точное местоположение и ориентироваться в плавании, моряки должны знать не только

широту, но и долготу. Те, кто читал книгу Жюля Верна «Дети капитана Гранта», помнят, что в записке, вытащенной из брюха акулы, морская вода смыла долготу. И яхте «Дункан» пришлось совершить почти кругосветное путешествие, прежде чем обнаружить затерянный в океане остров.

Известно, что солнце обходит землю с востока на запад за двадцать четыре часа. Когда у нас день, в Америке — ночь, и наоборот. И чтобы определить долготу места, капитану достаточно видеть солнце и знать точное время.

Песочные часы использовали на кораблях еще древние римляне. Следить за часами должен был вахтенный матрос. Каждые полчаса он бил в корабельный колокол и на специальной доске колышками отмечал путь, пройденный за это время.

В Средние века вместе с песочными часами при хорошей погоде использовали ещё и солнечные. Потом появились механические часы, но и у них был недостаток: во время сильной качки часы то спешили, то отставали.

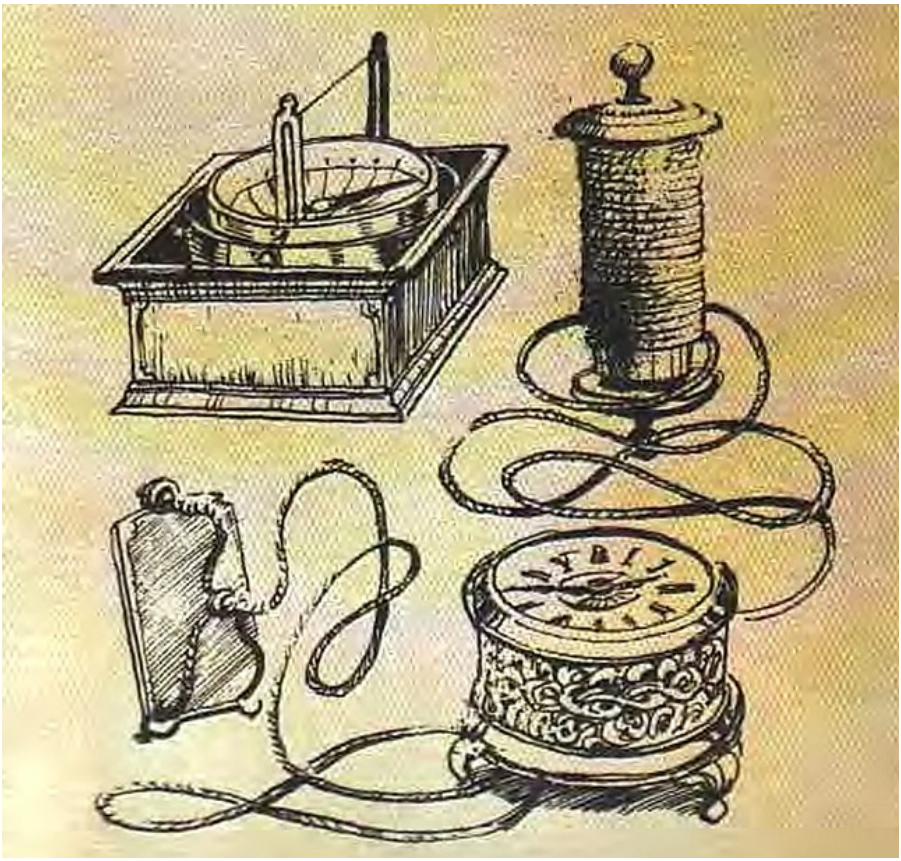
И вот в 1759 году англичанин Харрисон сделал *хронометр*[17], который за шесть месяцев плавания отстал всего на пять секунд.

* * *

Итак, местоположение корабля определялось при помощи секстана и хронометра. Направление указывали карты и компас. А вот с какой скоростью плывёт судно — подсказать мог только *лаг*.

Неизвестно, когда появился первый лаг, но на римских галерах похожие приборы уже были. Внешне лаг похож на большую катушку для ниток, на которую намотан длинный шнур. На шнуре через равные промежутки делали узлы, а к свободному концу привязывали поплавок с грузом.

Для того чтобы узнать скорость судна, шнур закидывали в море. Катушка начинала раскручиваться — и по количеству узелков, проскакивающих за полминуты, рассчитывали скорость корабля. Поэтому у моряков скорость измеряется в узлах.



Конечно, в наше время на кораблях устанавливают механические и электронные лаги. Есть специальные радиостанции, расположенные в море. С помощью такой радиостанции судно может плыть по морю, будто его ведут на верёвочке, и никакой компас не нужен.

Кроме того, в космосе одновременно летает несколько навигационных спутников. По ним, как по звёздам, уже без всякого секстата, при помощи радиоприборов корабль определяет своё место в море.

В общем, современный корабль, даже если бы и очень хотел, всё равно не смог бы заблудиться в море. Но, отправляясь в дальний путь, штурманы и капитаны обязательно берут с собой и компас, и карты, и секстат, и лаг, и хронометр. Так, на всякий случай.

Сказочное дополнение

Плавание на животных

С незапамятных времён люди использовали для морских путешествий животных. И пример в этом им подавали боги.

Выезжая по делам из своего подводного дворца, бог моря Посейдон впрягал в колесницу стаю дельфинов. А его дочери катались на морских коньках: старшие запрягали их в большие перламутровые раковины, а младшие ездили верхом.

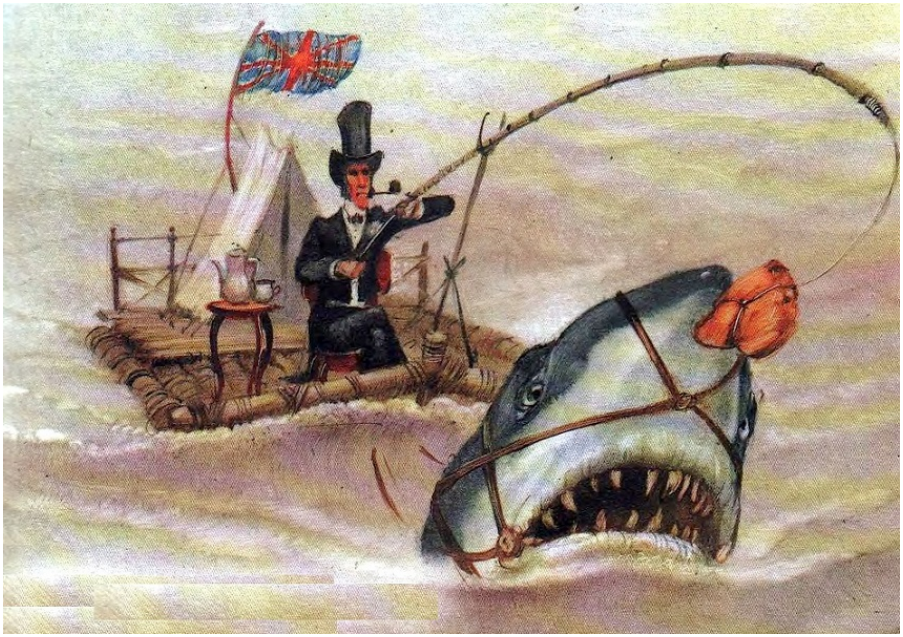
Одной из первых известных мореплавательниц стала дочь финикийского царя Европа. Главный греческий бог Зевс страстно влюбился в красавицу и решил её украсть. Когда девушка пошла гулять к берегу моря, он превратился в быка и лег у её ног. Царская дочка решила немножко покататься на быке… Но маленькая прогулка превратилась в длительное морское путешествие: бык с Европой на спине прыгнул в воду и поплыл. Он пересёк Средиземное море и высадил девушку на другом континенте. Континент этот в честь прекрасной мореплавательницы был назван Европой.

Древний пророк Иона был не единственным, кто совершил путешествие в чреве кита. Позднее в желудках китов оказывались и другие путешественники. Например, знаменитый барон Мюнхгаузен, попавший туда вместе с кораблем. Но если Иона выбрался из плавучей тюрьмы по Божьей воле, то Мюнхгаузена спасла его находчивость. На своём корабле он нашёл мешок красного перца и рассыпал его по всем китовым внутренностям. Кит чихнул — а мореплаватель и его корабль со всем экипажем вылетели наружу.

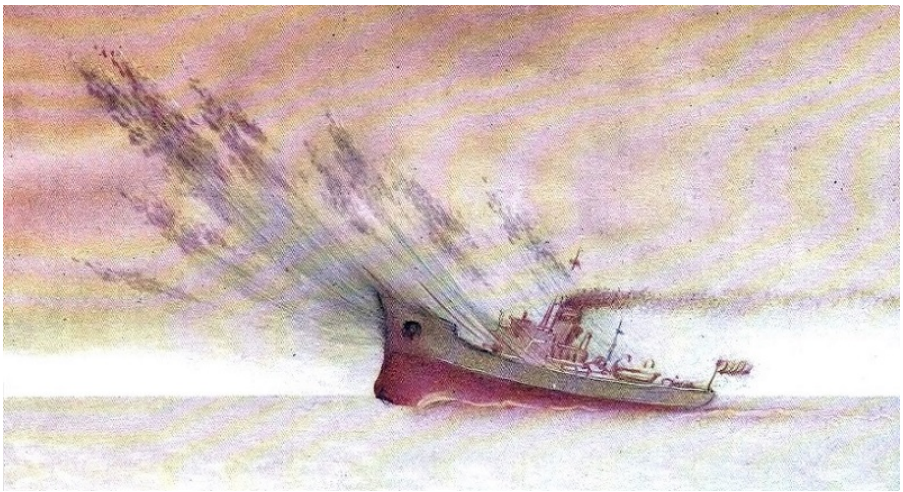
* * *

Во всех «китовых историях» есть одна небольшая неточность. Настоящий кит не может проглотить человека: пасть его как решёткой перегорожена китовым усом. Скорее всего, это были кашалоты — зубатая разновидность китов. Или гигантские акулы, вроде той, что проглотила сначала отца Пиноккио, а затем и его самого. Пленники сумели выбраться, выпрыгнув из открытой пасти чудовищной рыбы.

Иначе использовал акулу уже в XX веке англичанин мистер Понч, совершавший кругосветное одиночное плавание на плоту. Отважному британцу удалось впрячь хищницу в ременную упряжку. Управлял Понч акулой при помощи удочки, на которой висел кусок солонины. Стоило ему повести удочкой вправо — акула поворачивала вправо, поведёт влево — акула делала «лево руля».



Впрочем, и наши моряки не уступали англичанам в находчивости. Во время плавания в Индийском океане юнга Солнышкин сумел запрячь стаю летучих рыб. Чтобы увеличить скорость парохода «Даёшь», юный матрос натянул множество лесок с крючками. Тысячи попавшихся на снасть летучих рыбок потянули судно с такой силой, что чуть не утащили его в облака. И пароход постигла бы судьба «Летучего голландца», если бы часть рыбы не прокоптилась над дымившей пароходной трубой[18].



Пример другой летучей упряжки — корабль доктора Айболита. Во время первого путешествия в Африку судно

Айболита тянула стая журавлей. И скорая помощь к больным обезьянам пришла ещё скорей.

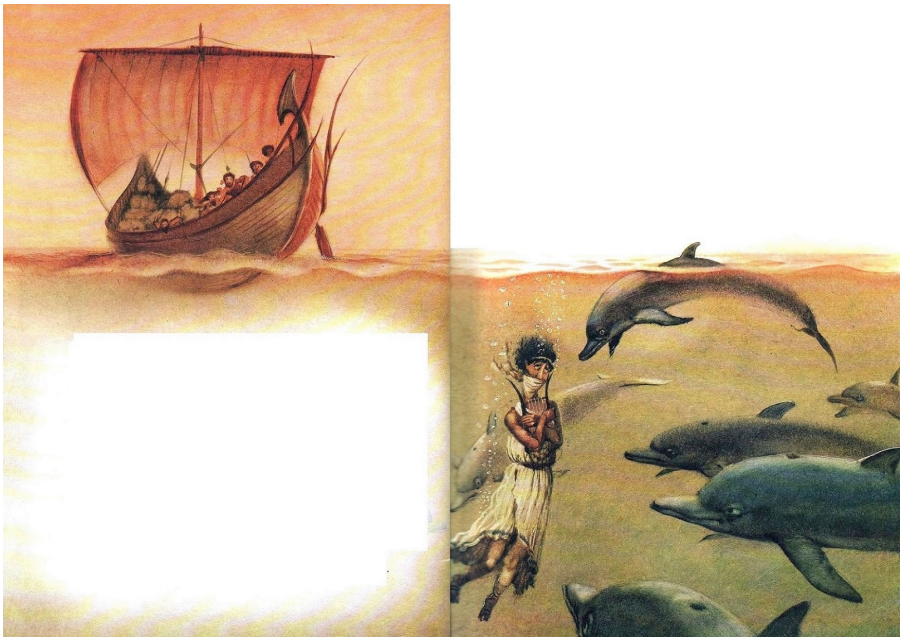
А в Германии множество народу стало свидетелями удивительной картины: большой белый лебедь тянул за собой по реке Шельде лодку с известным рыцарем Лоэнгрином[19].

* * *

Помогали людям и рыбы, и звери, и птицы. Но самым верным и преданным другом человека в море с незапамятных времён был дельфин.

Вот какой случай произошёл у острова Итака. Сын древнегреческого царя Одиссея Телемах бегал по палубе и, споткнувшись, упал в море. Мальчик начал тонуть, но тут из воды вынырнул дельфин. Он вытолкнул ребёнка на поверхность и отнёс на берег. С тех пор, как дельфин спас его сына, Одиссей всегда носил на руке кольцо с изображением дельфина.

Известна и другая история. На острове Сицилия проходили состязания певцов и музыкантов. Певец Арион стал победителем и с дорогими подарками плыл в родной город Коринф. Несколько матросов позавидовали его богатству и подговорили команду убить певца. Перед смертью Арион попросил разрешить ему в последний раз сыграть на кифаре и спеть. А потом прыгнул за борт. Конечно, певец не добрался бы до берега, но за кораблём плыла стая дельфинов, зачарованных пением. Дельфины не дали утонуть Ариону и вынесли певца на берег[20].



Нередко дельфины становились не только спасителями, но и друзьями людей. Особенно — детей. Причина этого, наверное, в том, что и дельфины, и дети любят играть. Плиний Старший[21] рассказал замечательную историю о дружбе мальчика и дельфина по имени Симо. Мальчик жил на берегу залива и каждый день играл с дельфином. Стоило ему выйти на берег и позвать своего друга: «Симо! Симо!», — дельфин немедленно подплывал к берегу. Когда малыш подрос, дельфин стал его перевозить на другой берег залива, в школу. Через несколько лет мальчик заболел и умер. Но дельфин, верный дружбе, день за днём приплывал к берегу и ждал своего маленького товарища…

В благодарность за спасение детей древние римляне отчеканили монету, на которой был изображён мальчик верхом на дельфине. А жители рыбацкого посёлка Опонони в Новой Зеландии уже в наше время поставили дельфину каменный памятник.

Глава четвёртая
Первооткрывательная

Вёсла, парус, пар… Что бы ни толкало вперёд корабли, главной движущей силой всегда была мечта. Мечта открыть новые, удивительные, никому не ведомые земли.

Арабские купцы задолго до европейцев проложили морской путь в Индию через Индийский океан. Оттуда они вывозили жемчуг и пряности, ценившиеся на вес золота. О несметных богатствах далёкой страны ходили были и небылицы.

В XIII веке венецианский купец Марко Поло с торговым караваном по суше добрался до Китая. В Азии он прожил семнадцать лет: объездил весь Китай, побывал на острове Цейлон и в Индии. Вернувшись домой, Марко Поло рассказывал, что в Индии алмазы и рубины можно найти даже в птичьем помёте. А деревья там растут сплошь со съедобными плодами, по вкусу напоминающими хлеб.

Слава об Индии, как о стране чудес, быстро разнеслась по всему свету и лишила покоя и сна многих путешественников. В 1466 году русский купец Афанасий Никитин тоже рискнул отправиться в Индию. Он шёл пешком, ехал на лошадях, плыл на кораблях… и добрался туда только через три года.

Очень долгим был тогда путь в сказочную страну. И европейцы решили, что нужно искать короткий путь в Индию не по суше, а по морю.

* * *

И вот 3 августа 1492 года от берегов Испании отплыли три корабля: «Санта-Мария», «Нинья» и «Пинта». Возглавлял экспедицию Христофор Колумб. В те времена уже знали, что Земля — круглая. И всё-таки идея попасть на восток, плывя на запад, казалась дерзкой и фантастической. Каравеллы довольно быстро пересекли Атлантический океан, и 12 октября вахтенный матрос наконец-то увидел долгожданную землю. Увы, это была не Индия. Но Христофор Колумб так никогда об этом и не узнал.

Он совершил к берегам Америки ещё три рискованных путешествия, нашёл много новых островов и дал им названия[22].

* * *

После открытия Колумба в Испанию потекли потоки золота. Поэтому португальцы решили найти свой путь в богатую Индию.

8 июля 1497 года из Лиссабона вышла флотилия, состоящая из четырёх кораблей. Руководил экспедицией Васко да Гама. Выйдя в Атлантический океан, португальцы поплыли не на запад, как Колумб, а на юг. Это был проверенный маршрут. За десять лет до этого португалец Бартоломеу Диас проплыл вдоль всего западного побережья Африки до самой южной точки континента — мыса Доброй Надежды.

Флотилия Васко да Гамы пошла дальше. Она обогнула весь материк и через четыре месяца прибыла в Сомалийскую гавань. Здесь начиналась самая сложная часть пути — плавание через незнакомый Индийский океан. Переход продолжался двадцать три дня. Португальцев преследовала такая жара, что питьевая вода испортилась, и люди стали болеть. Участились смертные случаи. И все-таки экспедиция достигла долгожданной Индии.

Обратный путь был ещё тяжелее. Сначала мучительный зной, затем сильные шторма и болезни погубили большую часть команды. Уже не хватало людей управлять кораблями, и Васко да Гама приказал сжечь один из них.

18 сентября 1499 года в Лиссабон вернулось только пятьдесят пять человек из ста шестидесяти восьми, но морской путь в Индию был проложен.

Вскоре Испания снова снарядила большую морскую экспедицию. Главой её был назначен адмирал Фернан Магеллан. Цель — поиск пути в Индию и Китай через западное направление вокруг южной части Америки.

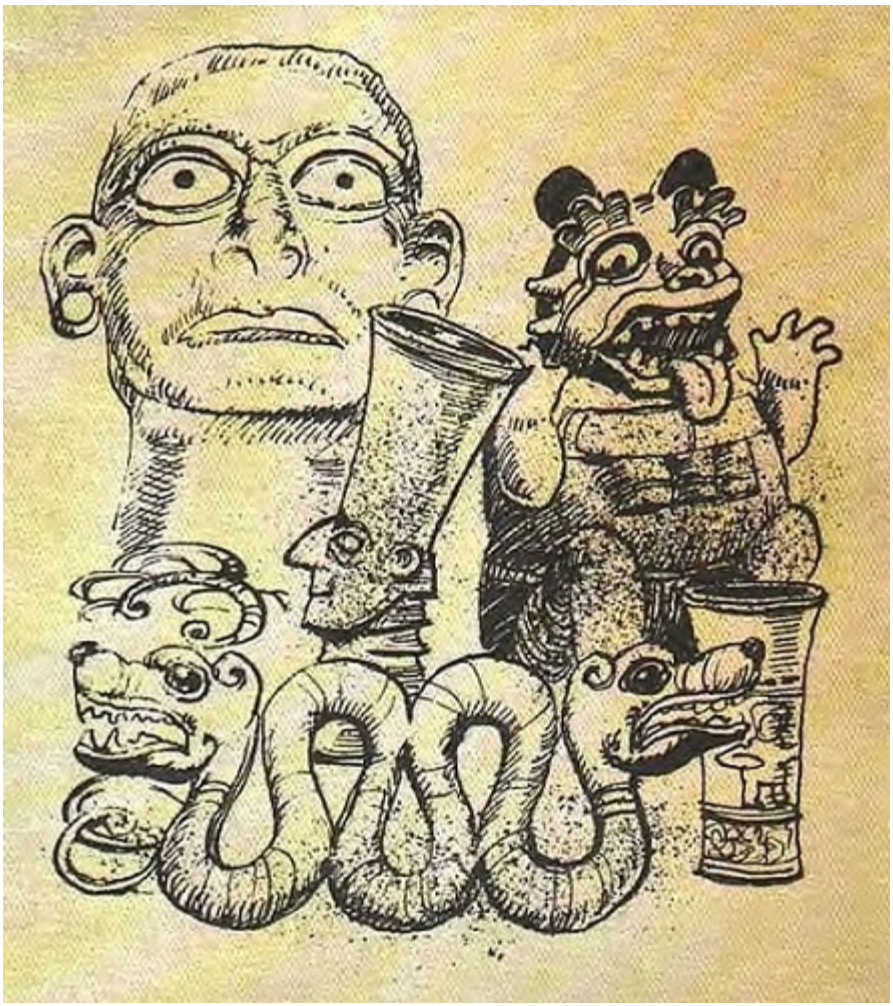
20 сентября 1519 года пять кораблей покинули испанский порт и за два месяца пересекли Атлантический океан. Двигаясь на юг вдоль берегов Южной Америки, флотилия нашла

неизвестный пролив.

Переход по проливу, позднее названному именем Магеллана, был исключительно трудным. Один из кораблей потерпел крушение. Команда другого без разрешения адмирала повернула обратно и вернулась в Испанию.

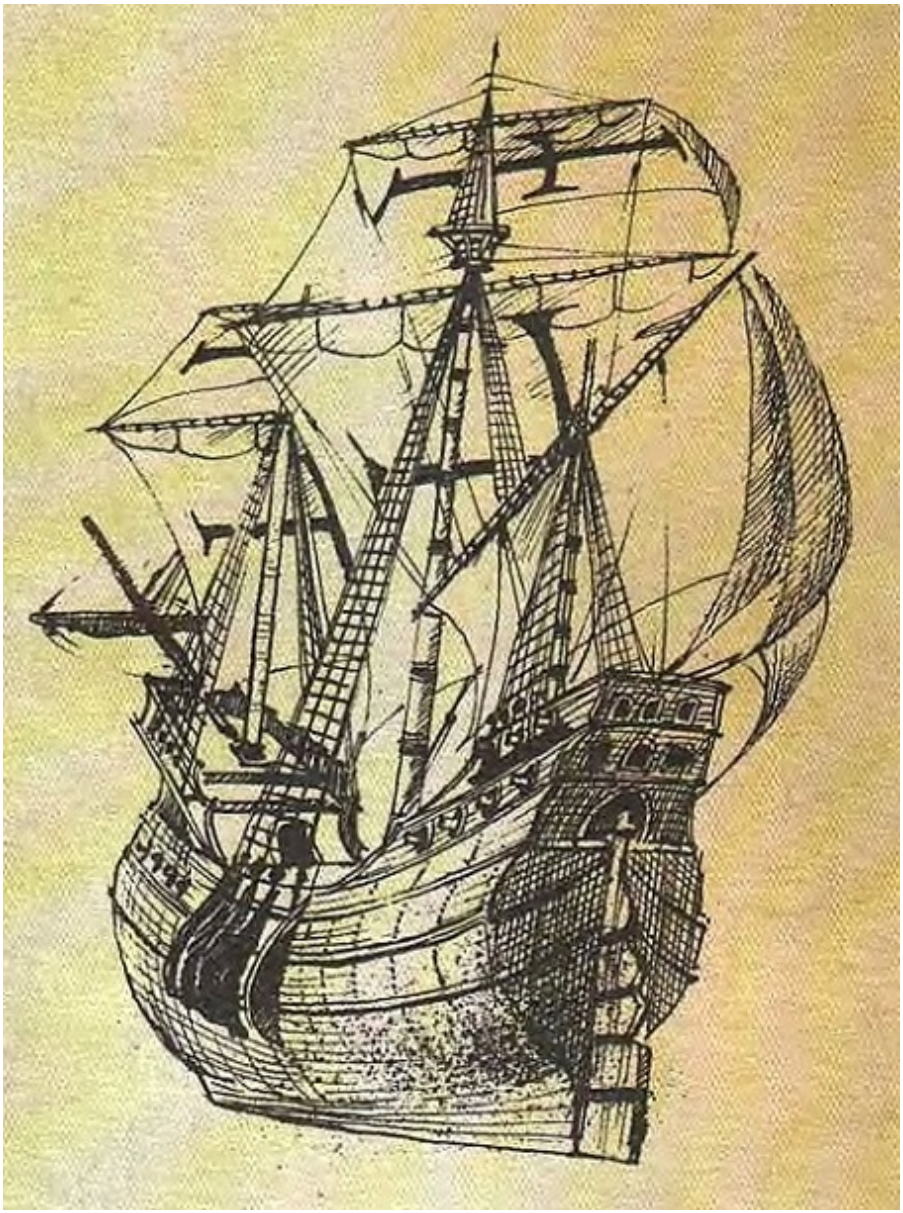
Выйдя из пролива, Магеллан повернул на северо-запад и оказался в океане, о котором европейцы почти ничего не знали. Это был самый большой океан на нашей планете — Тихий.

К марту 1521 года у Магеллана осталось только два корабля. Но экспедиция упорно продолжала двигаться вперёд. Запасы воды и еды команда пополняла на островах. На одном из островов Филиппинского архипелага во время вооружённого столкновения с туземцами Фернан Магеллан погиб. Командование экспедицией принял капитан Эль-кано.



Спустя несколько месяцев единственный уцелевший корабль «Виктория» вошёл в воды Индийского океана и уже известным путём вокруг Африки вернулся в Испанию. 6 сентября 1522 года в испанском порту с «Виктории» на землю сошло только восемнадцать человек[23].

Так закончилось первое в истории кругосветное плавание. Оно длилось почти три года. Было открыто множество новых земель, Марианские, Филиппинские, Молуккские острова. Были «найдены» целый океан, моря и проливы. Но самое главное открытие экспедиции Магеллана заключалось в том, что она подтвердила гипотезу ученых: Земля — круглая!



Плавание Колумба через Атлантику, поход Васко да Гамы в Индию и кругосветное плавание Магеллана позволили морякам преодолеть страх неизвестности перед океанскими просторами.

В течение всего XVI века европейские страны снаряжали морские экспедиции одну за другой. Новые земли открывались с такой скоростью, что даже начала возникать путаница, кому принадлежит право первооткрывателя. Например, в Атлантическом океане находятся острова, которые испанцы называют Мальвинскими, а англичане — Фолклендскими. Честь

открытия этих островов приписывает себе Испания, утверждая, что еще в 1520 году на них побывал Эстебан Гомес, участник экспедиции Магеллана. А англичане считают, что первым обнаружил острова их соотечественник Джон Дэйвис в 1592 году. На право первооткрывателей этих островов претендуют также и голландцы, и французы.

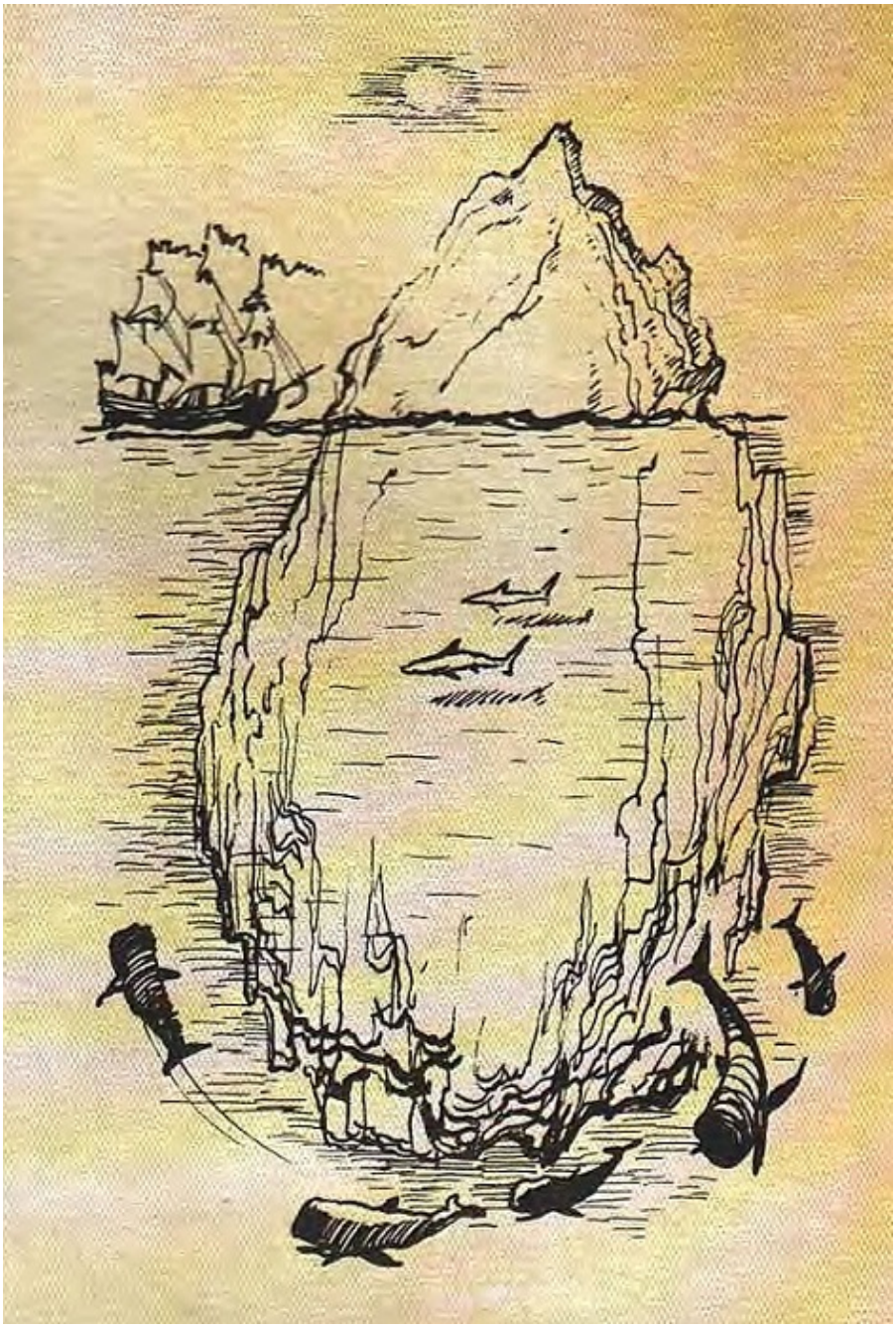
Это звучит фантастически, но поиски пути в Индию и Китай стали причиной освоения арктических морей и Ледовитого океана[24].

* * *

Почти все мореплаватели, кроме русских, предпочитали осваивать умеренные широты. Северное лето длится не больше двух месяцев, и моря мгновенно сковываются льдом. Плавание в северных морях считалось опасным и невыгодным.

Но в XVI веке европейцы задумались: так ли уж невыгоден Северный морской путь? А вдруг через него можно попасть в Индию и Китай? Однако надежды и многочисленные попытки их разбивались о льды.

В начале XVII века англичанин Хадсон Гудзон трижды пытался найти проход в Тихий океан, но безуспешно. Позднее голландец Виллем Баренц сумел доплыть до самой северной точки Новой Земли, открыл остров Медвежий и обследовал часть побережья Шпицбергена. Но прохода в Тихий океан не нашёл.



В 1648 году русская экспедиция под командованием Семёна Ивановича Дежнёва почти вошла в воды Тихого океана. Но во время чудовищного шторма все семь кораблей экспедиции были разбиты о льды и потоплены. Повезло только Дежнёву и его экипажу. Шторм выбросил их корабль на берег.

* * *

Освоение Северного морского пути продолжалось. За несколько дней до своей смерти царь Пётр Первый написал наказ о поисках пути в Индию через Ледовитый океан и поисках пролива, соединяющего Азию и Америку.

Завещание Петра выполнили два русских мореплавателя — Витус Ионассен Беринг и Алексей Ильич Чириков, организовавшие две Камчатские экспедиции. Первая была неудачной. Во время первого похода Беринг и Чириков почти доплыли до Северной Америки, но не увидели берег из-за сильного тумана.

Второе плавание принесло славу, но для Беринга стало последним. В 1741 году, идя на двух кораблях, Беринг и Чириков нашли долгожданный проход в Тихий океан. Они достигли берегов Северной Америки и открыли Алеутские острова. На обратном пути пакетбот Беринга был выброшен на берег. Великий мореплаватель скончался во время тяжелой зимовки[25].

Второй загадкой, почти две тысячи лет манившей моряков, была Южная Земля, о которой писал ещё древнегреческий историк Птоломей. Проплывая в южных широтах, моряки часто видели берега какой-то неизвестной земли, но что это за земля и где она находится, никто точно сказать не мог.

И вот в 1644 году голландская экспедиция во главе с капитаном Абелем Янезоном Тасманом достигла берегов таинственной земли. Голландцы обследовали её и установили, что это совершенно новый материк. Так на географической карте мира появился пятый континент. И хотя это была не Южная Земля, континент всё равно назвали Австралия, что в переводе с латинского означает «южная».

* * *

Искал Южную Землю и великий английский мореплаватель и учёный Джеймс Кук.

В 1768 году экспедиция, возглавляемая Куком, отправилась к острову Таити в Тихом океане, потому что только там можно наблюдать предсказанное прохождение Венеры через солнечный диск. Выполнив задание астрономов, корабли Кука поплыли к Новой Зеландии, чтобы ответить на вопрос географов, представляет ли она один остров или группу островов. Затем Джеймс Кук по заданию биологов исследовал коралловые рифы вокруг берегов Австралии и собирал сведения о необычных животных этого континента.

Целью второй экспедиции Кука были поиски Южной Земли. Его корабли обошли весь земной шар и трижды пересекали полярный круг. Кук открыл множество новых островов, но никакого южного материка не нашёл. После этого путешествия Джеймс Кук сказал, что Южная Земля — это сказки, её вообще не существует.

Во время третьего путешествия Кук погиб. Он был первым человеком, который пересёк Южный полярный круг и трижды обошёл вокруг земли. На кораблях он провёл времени больше, чем на суше.

Несмотря на утверждения Кука, в существование Южной Земли продолжали верить. И честь её открытия принадлежит России.

4 июля 1819 года из порта Кронштадт вышли в кругосветное плавание два русских корабля «Восток» и «Мирный» под командованием Михаила Петровича Лазарева и Фаддея

Фадеевича Беллинсгаузена. Цель экспедиции — исследование южных широт и поиски новых земель.

В середине января 1820 года корабли пересекли Южный полярный круг, и перед глазами мореплавателей открылись необозримые ледяные просторы Антарктиды. Это была та самая Южная Земля, о которой писал Птоломей. Последний шестой материк на нашей планете наконец-то был открыт. Как говорится, кто ищет, тот всегда найдёт.

К середине XIX века все континенты, моря и океаны, проливы и острова были известны[26]. Но научные морские экспедиции продолжались и продолжаются. Они собирают материалы о глубинах океана, температуре воды и течениях, изучают растения и животный мир…

Мореплавание совершило самое большое открытие — оно открыло нам нашу родную планету.

Сказочное дополнение
Сказочные открытия

Если вы думаете, что все континенты, острова и моря уже открыты и отмечены на картах, вы сильно ошибаетесь. Дело в том, что наша планета живая: в результате вулканической деятельности на поверхности океанов возникают новые острова, а другие, наоборот, уходят под воду.

И тот, кто считает, что описанные в книгах сказочные острова и страны — плод воображения писателей и что их никогда не бывало, глубоко неправ.

То, что этих земель нет сейчас, не значит, что их не было раньше. До сих пор остаётся загадкой, где находился ушедший под воду древний материк Атлантида, о котором рассказал великий греческий мудрец Платон. Большинство современных учёных склонны считать, что Атлантида затонула где-то у берегов Африки.

* * *

В начале XX века русскими исследователями в Ледовитом океане были открыты две неизвестные земли: Земля Санникова и Плутония. Помогли их найти птицы, улетавшие осенью не на юг, а наоборот — к северу. Из чего наши учёные сделали правильный вывод: если птицы летят на север, значит, там есть земля.

Земля Санникова была обнаружена севернее Новосибирских островов и представляла кратер гигантского вулкана диаметром в двадцать четыре километра[27]. Благодаря неостывшему ещё вулкану, климат на ней был вполне пригоден для жизни: учёным удалось увидеть и живых мамонтов, и считавшийся вымершим северный народ онкилонов.

К сожалению, из-за сильного подземного толчка в кратере вулкана образовалась трещина, и воды океана буквально в несколько дней затопили Землю Санникова.

Еще более удивительное явление представляла собой подземная страна Плутония, появившаяся в результате падения на землю огромного метеорита.

Её в 1914 году открыли русские учёные под руководством профессора Труханова во льдах севернее Берингова пролива. К сожалению, все материалы экспедиции пропали во время Первой мировой войны.

Более подробные сведения о Земле Санникова и Плутонии можно получить из книг учёного, писателя и путешественника — академика В. А. Обручева[28].

* * *

Одни острова исчезли с лица земли в результате землетрясений и деятельности вулканов, другие — взорваны и затоплены людьми. Однако были — и есть! — сказочные земли, которых современные мореплаватели не могут обнаружить, потому что они перемещаются с места на место. Таковы описанные Жаком Превером *Непоседливые острова*.

В зависимости от настроения и погоды моряки называли эти острова по-разному: Недоступные, Робкие, Недоверчивые, Неожиданные, Пугливые, Летучие… Дикари, Свободные или Волшебные….

Иногда мореплавателям удавалось разглядеть один из них в подзорную трубу. Но стоило им закричать «Земля», как остров исчезал в тумане…

Возможно, некоторые сказочные острова никуда не исчезали. А просто были переименованы. Так, знаменитый остров Буян, на котором поселился царевич Гвидон с матерью, мог быть переименован в Землю Шпицбергена или в один из Соловецких островов.

Такая же судьба наверняка постигла и чудесный остров Чунга-Чанга, и удивительные Горизонтские острова, открытые поляком Яном Бжехвой. Есть подозрение, что Горизонтские острова не что иное, как переименованные Канарские острова.

Под каким-нибудь другим именем и поныне существуют безымянный остров Сокровищ, на котором спрятал пиратскую добычу капитан Флинт, и детский остров Гдетотам, облюбованный Питером Пэном и капитаном Крюком.

Несмотря на развитие техники, современные приборы могут обнаружить далеко не всё. Наверняка существуют другие острова и страны, о которых не знает современная наука. Это и удивительная Вообразилия, описанная Борисом Владимировичем Заходером, и Страна Чудес, обнаруженная в прошлом веке английским математиком Льюисом Кэрроллом. Кстати, координаты её вычислить не так уж трудно. Если от кроличьей норы в районе Лондона провести прямую через центр земли, то на другой стороне нашей планеты и окажется Страна Чудес. Где-то в том же районе есть и невидимое невооружённым глазом Море Слёз Алисы.

А как не вспомнить другие морские открытия: остров Робинзона Крузо и Лилипутию, открытую Гулливером…

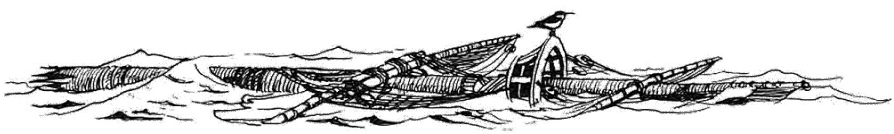
Здесь перечислена лишь небольшая часть этих удивительных сказочных земель. И если их нет на современных географических

картах, это значит только одно: мореплавателям еще есть куда плыть и что открывать.

Глава пятая
Опасная

Путешествия по морям и океанам всегда связаны с опасностями. Один Тихий океан чего стоит! Тихим его назвал по ошибке Фернан Магеллан: так случилось, что когда он первым из европейцев плыл по нему, три месяца и двадцать дней на небе не было ни одного облачка. Но уже следующей экспедиции под руководством Фрэнсиса Дрейка досталось по полной программе. Стоило им выйти из Магелланова пролива в Тихий океан, как началась чудовищная буря, которая длилась пятьдесят два дня. Из всей флотилии уцелел только один корабль. Фрэнсис Дрейк назвал этот океан Бешеным. И не зря.

Тихий океан славен своими бурями, штормами, тайфунами и цунами[29]. Различие этих природных явлений — в скорости ветра. При буре скорость ветра достигает ста километров в час, при шторме — ста двадцати километров в час, а при тайфуне или урагане — более ста двадцати километров в час.



Впрочем, попасть в шторм можно и в любом другом океане. Во время четвёртого путешествия Колумба чудовищный ураган у берегов Гаити потопил двадцать один корабль испанских мореплавателей. Шторм длился восемьдесят восемь дней и так истрепал каравеллы, что они стали непригодны к дальнейшему плаванию. С остатками команды Колумб высадился на острове Ямайка и провёл там целый год в ожидании помощи, пока из Испании не прибыли две новые каравеллы.

* * *

Но на этом «штормовые злоключения» Колумба не закончились. Едва каравеллы покинули Ямайку, разразилась новая буря. Флагманский корабль остался без мачты, и Колумбу с экипажем пришлось перейти на второе судно. Буря бушевала несколько недель. Каравелла потеряла большую мачту и часть парусов, получила множество пробоин — и только чудо помогло разбитому кораблю доплыть до берегов Испании[30].

Даже в наше время нельзя быть застрахованным от кораблекрушения во время бурь и ураганов. Знаменитый норвежский путешественник Тур Хейердал утверждал, что небольшое судно — длиной не более десяти метров — имеет больше шансов уцелеть во время шторма, чем крупный корабль.

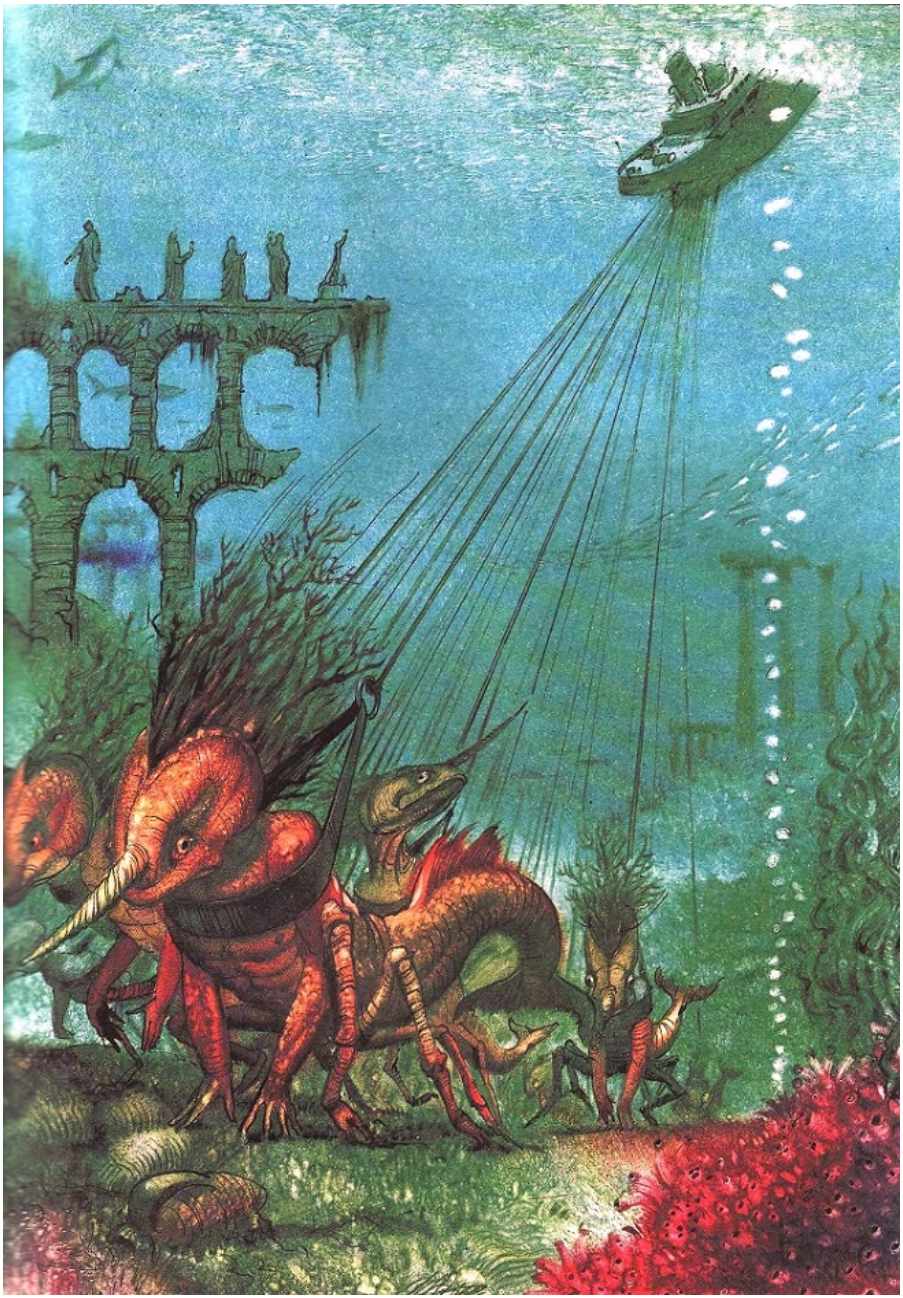
Малые размеры позволяют судну свободно передвигаться между волнами и переваливать через них. А большой корабль рискует зарыться в волну носом или кормой или вообще быть переломленным посередине, если его поднимет сразу на двух гребнях волны. Тур Хейердал во второй половине XX века несколько раз пересекал Тихий и Атлантический океаны на обыкновенном плоту. Он неоднократно попадал и в шторм, и в бурю, и никогда плот не подводил его.

Во времена парусного флота страшнее всякой бури мог оказаться *штиль*, то есть абсолютно безветренная погода. В Атлантическом океане в районе тридцати — тридцати пяти градусов северной широты из-за продолжительного безветрия надолго застревали корабли. Если на судне было недостаточно воды и продовольствия, то команду могла ожидать долгая и мучительная смерть. Поэтому моряки старались избегать эту область Атлантики.

* * *

Еще два места в Атлантическом океане пользуются дурной славой у моряков. Это Саргассово море и Бермудский треугольник.

Саргассово море расположено внутри океана и не имеет береговой границы. Размеры его превышают австралийский континент. Это просто огромный участок Атлантики, покрытый пучками оливково-зелёных водорослей. Суеверные матросы считали, что в Саргассовом море живут чудовища, утаскивающие корабли в пучину. Сейчас уже известно, что это море является спокойным, достаточно глубоким и не представляет особой угрозы для мореплавателей.



Знаменитый Бермудский треугольник расположен между Бермудскими островами, полуостровом Флорида и островом Пуэрто-Рика. В начале XVI века испанский мореплаватель Хуан Бермудес открыл группу коралловых островов и за свирепый шторм в этом районе нарёк их островами Дьявола. Позднее и острова, и эта часть океана получили имя их открывателя. Иногда Бермудский треугольник называют кладбищем кораблей. С 1914

года на этом небольшом участке необъяснимым образом пропало более двух тысяч человек. До этого статистика пропавших не велась, и поэтому что там творилось в предшествующие века — неизвестно. Корабли исчезают там бесследно, не успевая даже подать сигнал бедствия.

Есть множество гипотез, пытающихся объяснить эту загадку. Предполагается, что в области Бермудского треугольника действуют:

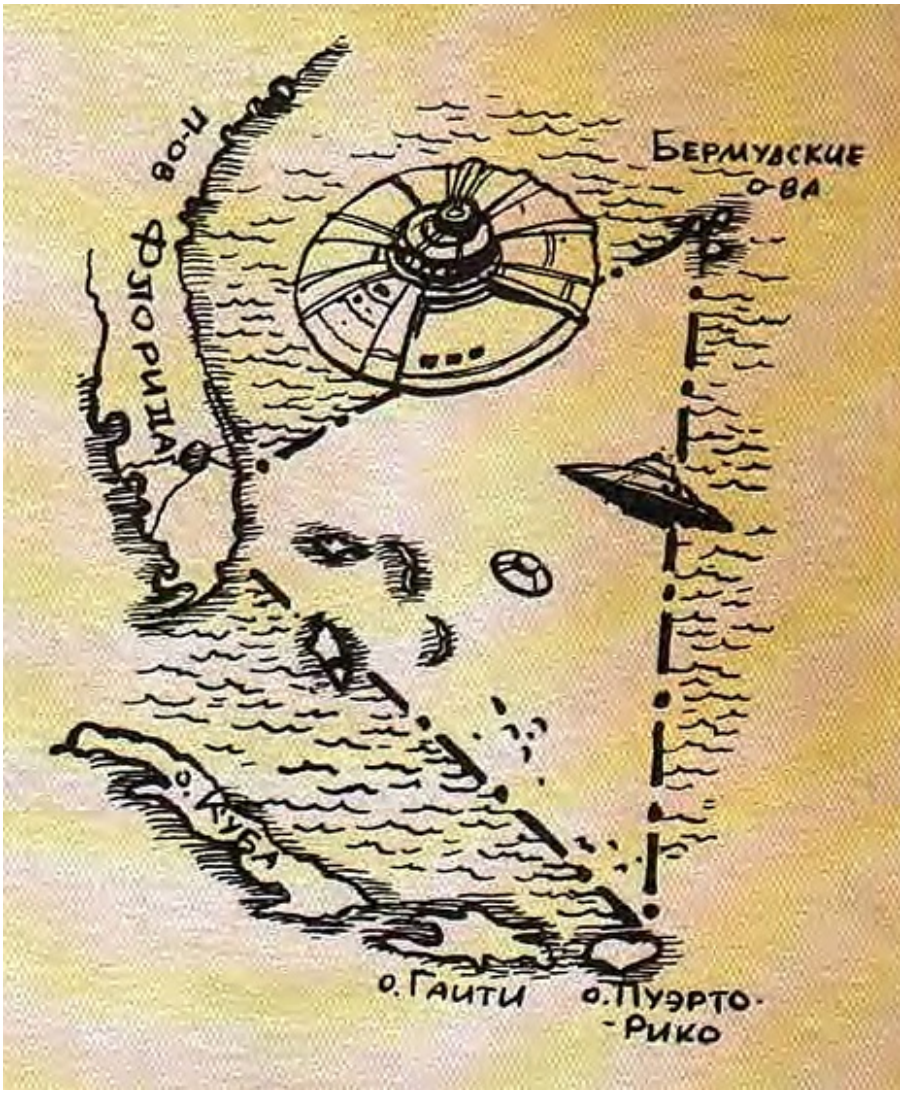
1) потусторонние силы (ведьмы, колдуны и прочая нечисть);

2) пришельцы-инопланетяне;

3) жители подводной Атлантиды;

4) аномальные физические явления (искривление пространства, времени и т. д.).

На первый взгляд все это кажется несерьёзным, но корабли в Бермудах до сих пор продолжают пропадать[31].



Ещё одна из морских опасностей — мели и *рифы*. Налетев на острые подводные скалы и получив пробоину в днище, немало кораблей пошло ко дну.

Но не всегда в морских катастрофах виноваты бури, ураганы или рифы. Иногда причиной трагедии оказываются сами люди. Команда пассажирского лайнера «Титаник» прекрасно знала, что в этом районе Северной Атлантики часто встречаются айсберги. Но тихой, безветренной ночью 1912 года «Титаник» шёл по опасному участку на полной скорости и не успел сменить курс и увернуться… Айсберг проделал в борту судна дыру размером в тридцать метров. И корабль, который считался абсолютно непотопляемым, затонул за каких-то три часа[32].

* * *

Если в XV веке, плывя по океану, можно было не встретить ни одного корабля в течение нескольких месяцев, а не то что столкнуться с ним, то в наше время самые страшные катастрофы на море произошли именно в результате столкновения одного судна с другим.

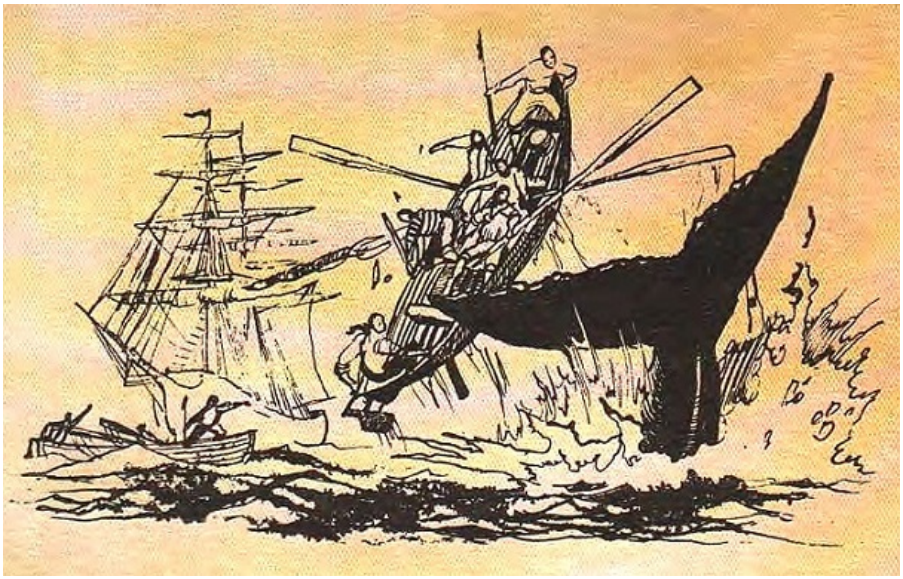
29 мая 1914 года канадский лайнер «Эмпресс оф айленд» столкнулся с норвежским «Спортстад». Погибло около тысячи человек. 31 августа 1986 года советский лайнер «Адмирал Нахимов» затонул на выходе из новороссийского порта в результате столкновения с баржей. Погибло четыреста двадцать три человека. 20 февраля 1987 года филиппинский теплоход «Донья Пас» врезался в танкер «Виктор». Оба судна затонули, погибло четыре с лишним тысяч человек. Это самая крупная катастрофа на море в мирное время.

* * *

Среди мореплавателей всегда ходили легенды о морских чудовищах, разбивающих корабли в щепки. Конечно, в этих легендах немало преувеличений, но, как говорится, дыма без огня не бывает.

В 1947 году кит напал на советское судно «Энтузиаст» в районе Командорских островов. Кит ударил головой в кормовую часть судна, сломал стальной гребной вал и вывел из строя рулевое управление.

Летом 1976 года в Калифорнийском заливе разгневанный кашалот перевернул китобойную яхту.



В Тихом океане гигантский кальмар атаковал норвежский танкер «Брунсвик». Танкер был длиной сто пятьдесят метров, но кальмар вцепился своими щупальцами в корпус корабля и наносил по нему сильнейшие удары. По-видимому, он принял танкер за своего извечного противника — кашалота.

Нередко виновниками аварий и даже гибели небольших судов становились большие акулы. В 1968 году в водах Атлантики советское судно «Ветер» получило такой мощный удар, что капитан приказал застопорить машину и обследовать корпус. Каково же было изумление моряков, когда оказалось, что «Ветер» подвергся лобовой атаке со стороны десятиметровой пятнистой акулы. Таран был настолько силён, что животное пробило обшивку борта и застряло в нем.

Существовала и ещё одна опасность, не менее страшная, чем кальмары и акулы. Пираты. Но о них стоит рассказать отдельно.

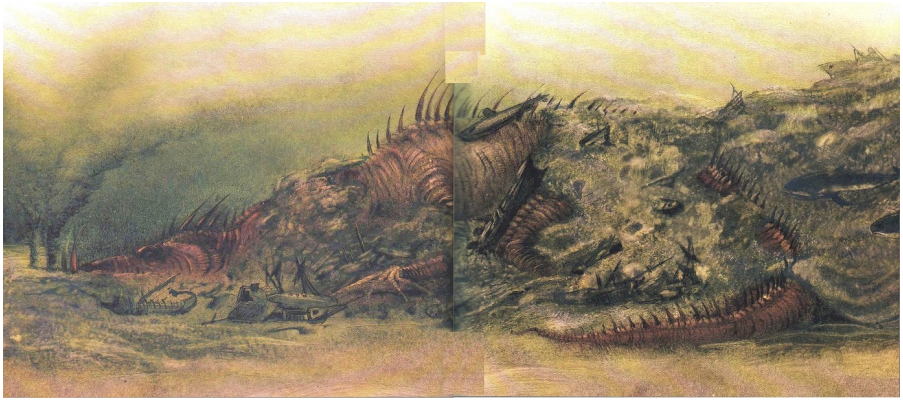
Сказочное дополнение
Мифические чудовища

Конечно, и сейчас в морях и океанах водятся огромные морские животные: осьминоги, кальмары, каракатицы. Но в наше время они встречаются значительно реже. Часть из них выродилась и измельчала, а некоторые просто вымерли.

* * *

Одно из самых древних и могучих морских чудовищ — Левиафан. По одним сведениям, он напоминал гигантского крокодила, по другим — бегемота; описывали его и как огнедышащего морского дракона. Вот что говорится о нем в книге Иова:

«Круг зубов его — ужас… Из ноздрей его выходит дым, как из кипящего горшка или котла. Дыхание его раскаляет угли, и из пасти выходит пламя… Он кипятит пучину, как котел, и море претворяет в кипящую мазь…»



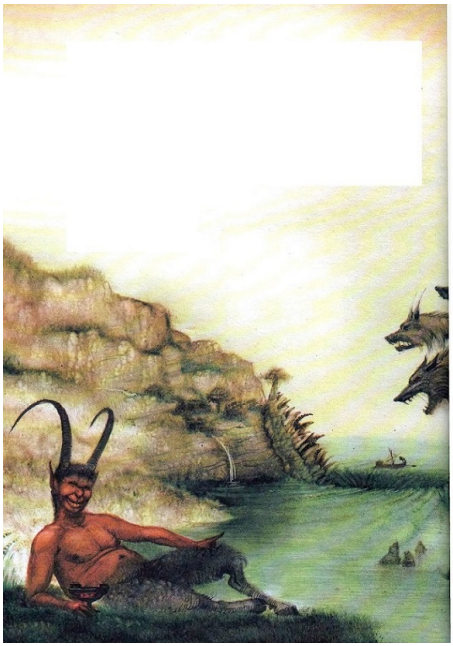
Встречалась в морях и гигантская сколопендра. У нее были длиннющие, торчащие из носа волосы и плоский, как у рака, хвост. Когда сколопендра вылезала на берег, никто из людей не мог на нее смотреть — такой она внушала ужас![33]

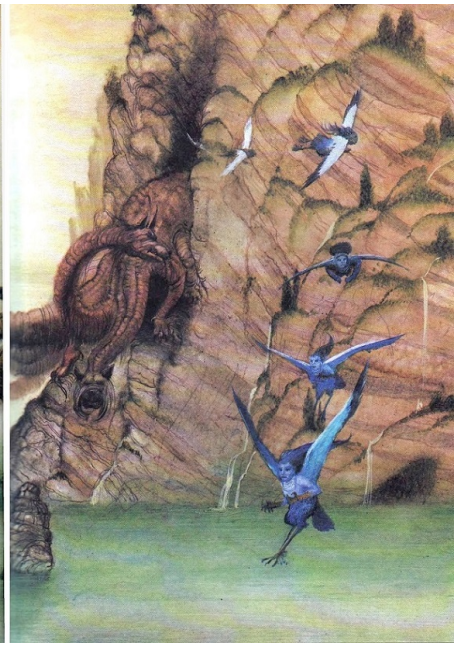
* * *

Не менее знамениты были Сцилла и Харибда. Эти чудовища обитали в узком проливе где-то в районе Сицилии. Харибда сидела под водой, широко открыв гигантскую пасть, — и воды уходили в чёрную дыру водоворота, засасывая корабли. Трижды в день Харибда засасывала воду и трижды изрыгала.

В отличие от соседки Сцилла заглатывала не воду, а людей. У неё было двенадцать ног и шесть гигантских собачьих голов, каждая из которых легко могла проглотить человека[34].

Неизвестно, появились ли у этих монстров какие-нибудь сциллята и харибдята, но именно от них родилась поговорка «Пройти между Сциллой и Харибдой».





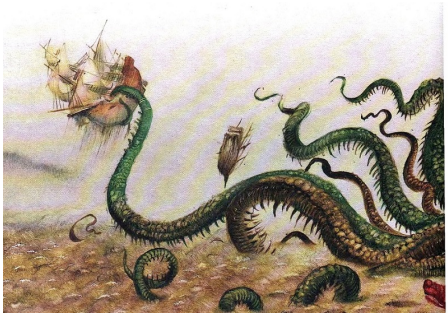
Одними из наиболее распространённых чудовищ, обитавших в северных морях, были морские змеи[35]. Архиепископ Олаф Магнус в 1555 году написал книгу, в которой рассказывал об одном из них. Змей жил у побережья Норвегии и иногда выползал на берег. Длиной он был шестьдесят метров, а толщиной — шесть. Питался змей не только рыбами, но также быками, овцами и пастухами.

Нападал морской змей и на корабли. По рассказам моряков и рыбаков, он поднимался из воды подобно мачте, иногда хватая людей с палубы. А нередко топил корабли и поедал утонувших.

* * *

В северных морях встречался в Средние века и еще один гигант — Кракен, похожий на огромного кальмара или осьминога. Первым его описал в середине XVIII века датский епископ Эрик Понтоппидан в своей книге «Естественная история Норвегии»:

«… Это невероятных размеров морское чудовище, окружность тела которого достигает полторы английских морских мили. Тело Кракена — большая круглая голова, увенчанная большими щупальцами, каждая из которых может схватить большой корабль».



Морские чудовища водились не только в северных морях. Древние индийцы часто видели Одонтотирануса, жившего в водах Ганга. Его считали разновидностью морского змея. Одонтотиранус был чёрного цвета и имел три рога во лбу. По свидетельству древних историков, во время индийского похода Александра Македонского его воины в стычке со страшным змеем потеряли двадцать шесть человек.

* * *

Китайцам было известно другое морское чудо — Куй, синий бык с человеческим лицом и одной ногой. На своей одной ноге Куй умел прыгать по морю. От его прыжков начинались бури и гибли корабли[36].

Препятствовали мореплавателям не только гигантские животные. Обитала в тёплых водах и маленькая — длиной не более тридцати сантиметров — рыбка ремора[37], обладавшая необыкновенной силой и способная остановить на ходу корабль. Римский ученый-натуралист Плиний Старший писал, что во время Актиумской битвы «одна ремора остановила корабль

Антония».

* * *

Чаще других морских страшилищ встречались мореплавателям киты. Конечно, древние киты были значительно крупнее современных, и многие принимали их за острова. Рассказывают даже, что один моряк прожил две недели на таком ките.

Вероятнее всего, на такого кита, приняв его за остров, и высадился Синдбад-мореход во время своего первого плавания. А в «Коньке-горбунке» описывается Чудо-юдо рыба-кит, на котором русские крестьяне построили целую деревню.

Конечно, в этих рассказах есть доля преувеличения. Но одно можно сказать точно, что из-за испорченной экологии и постоянного истребления как численность китов, так и их величина сильно сократилась[38].

Глава шестая
Пиратская

История пиратства насчитывает столько же лет, сколько и история мореплавания. Пираты нападали на торговые суда ещё в Древнем Египте. Для охраны от морских разбойников фараоны были вынуждены строить специальные большие корабли, на которых кроме груза и гребцов размещалась и многочисленная охрана. Так что пираты, по-своему конечно, внесли вклад в развитие судостроения.

В легендах, книгах и в кино пиратов почему-то помещают на борт больших кораблей. На самом же деле морские разбойники предпочитали небольшие, лёгкие и манёвренные суда. На них можно было быстро подобраться к торговому судну. Строительство таких кораблей обходилось дешевле, а для управления ими требовался совсем небольшой экипаж. Кроме того, от преследовавших пиратов тяжёлых военных кораблей было проще уйти на небольшом судёнышке по мелкой воде или перетащить его через рифы и перешейки.

Даже в начале XVIII века, когда почти все государства Европы имели развитый флот, пираты продолжали плавать на маленьких судах и в далёкое плавание к берегам Африки или Мадагаскара отправлялись на простых шлюпах и шхунах. Лишь немногие из морских грабителей могли позволить себе бригантины[39]. По сравнению со шлюпом бригантина была лучше оснащена: на ней стояли две мачты, да и парусов было побольше. Обязательно имелись весла — от шести до шестнадцати с каждого борта. Так, на всякий случай, вдруг попутного ветра не будет, и попробуй тогда удери без вёсел с награбленной добычей.

* * *

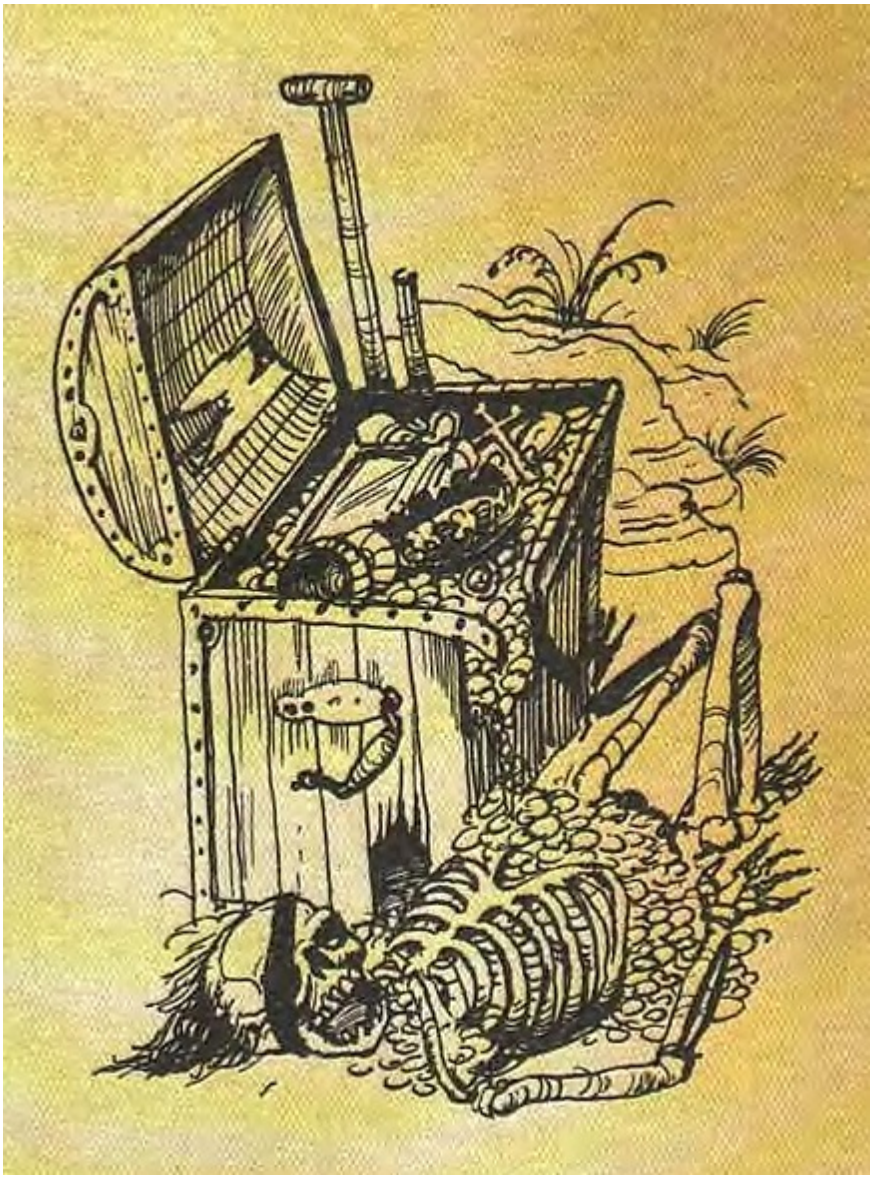
Многие думают, что все пираты поднимали на своих кораблях «Весёлый Роджер» — чёрный флаг с изображением черепа над окрещёнными костями. Однако такой флаг использовали лишь английские и американские пираты, да и то недолго — с 1700 по 1725 год. Другие «морские волки» нападали под флагом своего главаря или государства, выдавшего им разрешение на разбой. Сейчас это покажется диким, но ещё триста лет назад некоторые страны, например Мальта или Англия, пополняли свою казну за счёт морского грабежа и

поэтому поощряли пиратство. Пираты с таким разрешением, или лицензией, назывались королевскими пиратами. По закону морские разбойники имели убежище на территории своей страны и за это отдавали государству часть добычи.

Но чаще всего, охотясь за добычей, многие пираты вообще не поднимали никакого флага.

Все легенды рассказывают о зарытых в землю сундуках с сокровищами. На протяжении веков кладоискатели перерыли горы земли в поисках пиратского золота. Но за всю долгую историю кладоискательства не было ни одного человека, которому бы удалось разбогатеть благодаря спрятанным пиратским сокровищам.

Конечно, клады находили. Но находили сундуки с золотом, спрятанные от пиратов. А сами пираты никогда свою добычу в землю не зарывали. Как правило, они не слишком доверяли друг другу, чтобы держать награбленное в одном котле. Каждый из членов команды получал определённую часть от награбленных сокровищ. Делёж у пиратов был довольно честным. Доля капитана редко превышала долю простых матросов больше чем в два раза.



Всё свое золото пираты тратили на берегу на пьянство, развлечения и необходимые товары. Перед уходом в очередной рейс пират обычно оказывался гол как сокол. По возвращении после удачного грабежа он первым делом шёл в кабак — и всё повторялось по кругу.

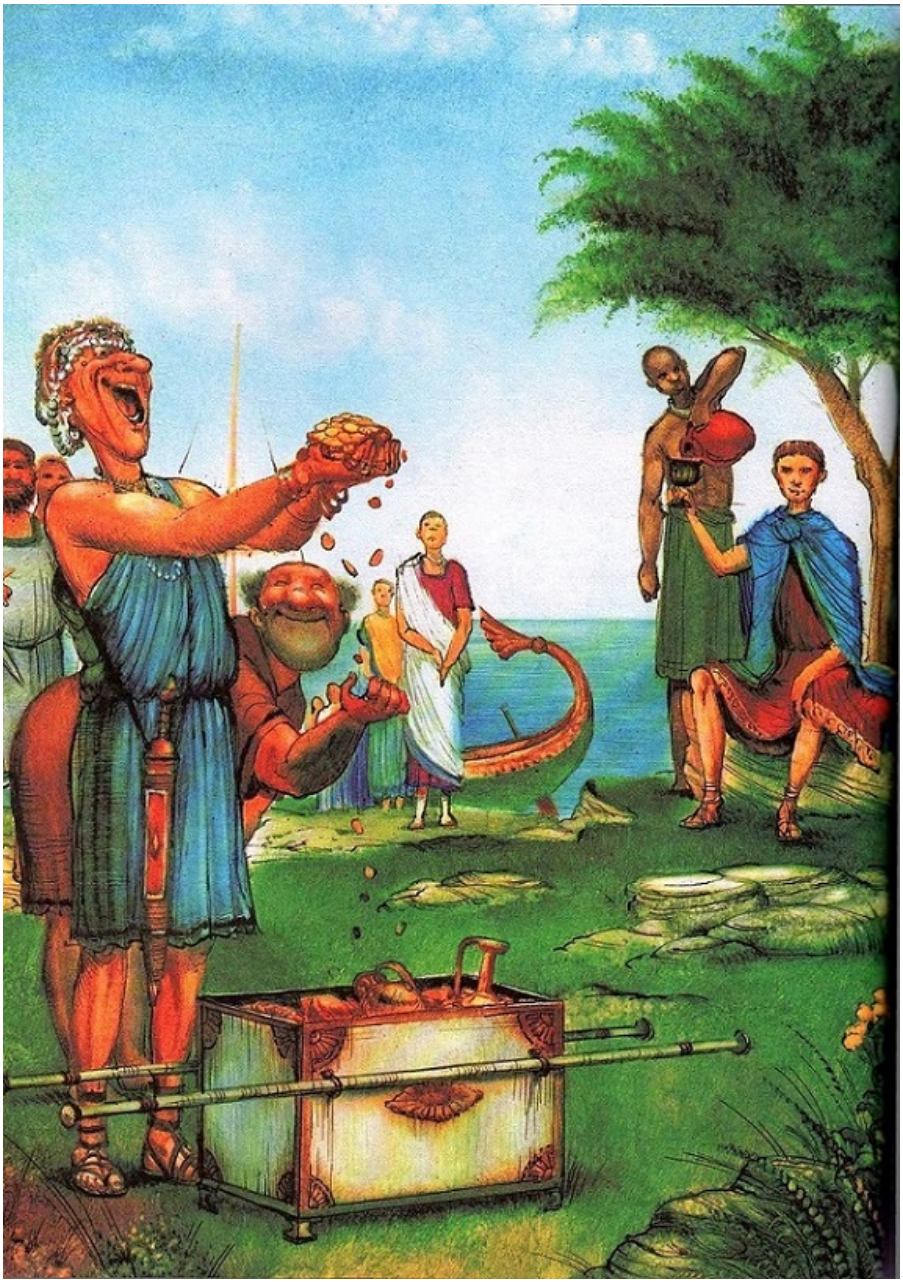
Одним из немногих пиратов, имевших настоящее, а не вымышленное богатство, был английский пират Фрэнсис Дрейк, живший в XVI веке. Он грабил испанские суда, и англичане считали его национальным героем. А для испанцев он, естественно, был просто морским разбойником. Но заслуга Дрейка перед современниками не в том, что он обогатил английскую казну награбленным золотом и помог разбить

испанскую «Непобедимую армаду». Отважный мореход вторым после Магеллана совершил кругосветное путешествие, открыл пролив между Южной Америкой и Антарктидой, а также несколько островов и архипелагов.

* * *

Знаменитый пират получил чин адмирала, был посвящён английской королевой в рыцари и трижды избирался членом парламента. Но судьба Фрэнсиса Дрейка в истории пиратства скорее исключение, чем правило.

О необычайной жестокости пиратов ходили легенды, и, к сожалению, вымысел здесь не расходился с правдой. Обычно морские бандиты уничтожали команду захваченного корабля или, в лучшем случае, продавали ее в рабство. Наиболее знатных людей они брали в заложники и требовали за них выкуп. Например, римский император Юлий Цезарь во времена своей молодости был захвачен в плен киликийскими пиратами и находился на острове Фармакусса до тех пор, пока за него не привезли огромный выкуп. Если бы не этот выкуп, история человечества могла бы лишиться великого полководца.



Почти три тысячи лет пираты были «страхом и ужасом» для всех мореплавателей. Но в XIX веке долгая эра пиратства подошла к концу. В 1856 году в Париже собралась международная конференция по морскому праву и запретила все виды пиратства.

Правда, и сейчас пираты, случается, нападают на грузовые корабли и прогулочные яхты. Они грабят пассажиров и команду или берут их в заложники. Только в наше время это называется не

пиратство, а терроризм.

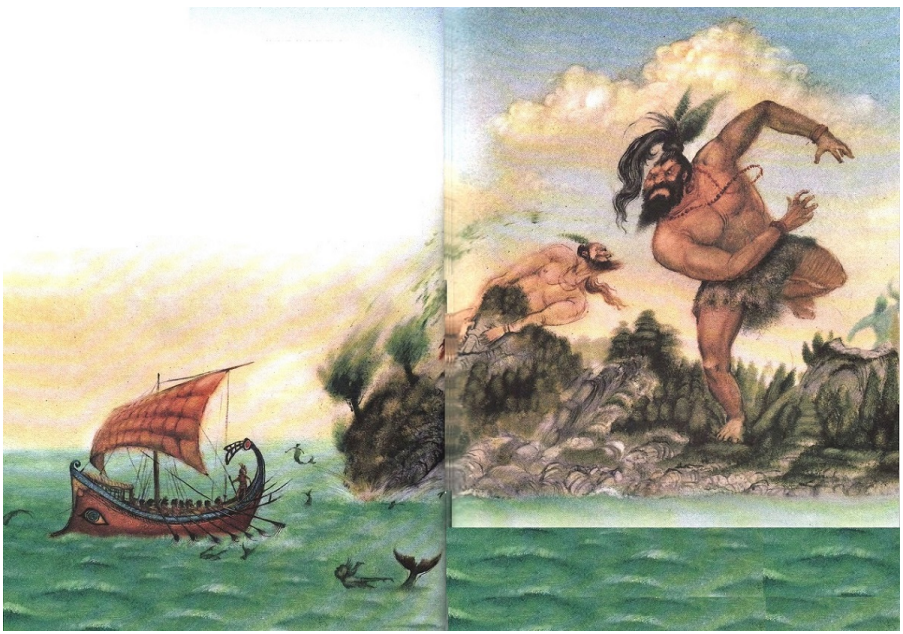
Сказочное дополнение

Легендарные мореплаватели

Одиссей

Первым из величайших мореплавателей можно назвать царя греческого острова Итаки — Одиссея, жившего около трёх тысяч лет назад.

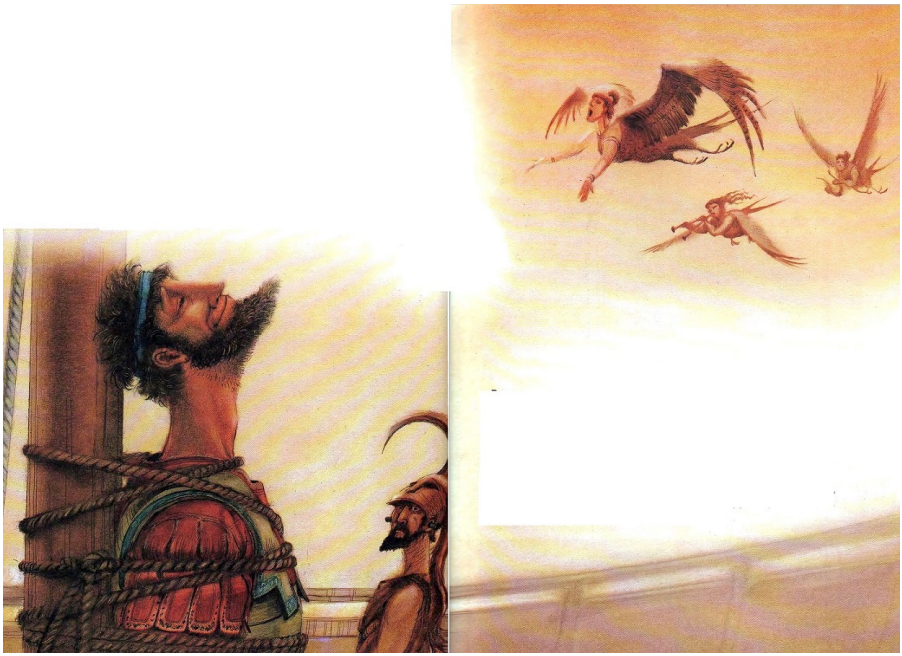
Возвращаясь на родину после осады Трои, он ослепил одноглазого циклопа Полифема — сына бога моря Посейдона. И, преследуемый местью Посейдона, Одиссей вынужден был скитаться по морям около двадцати лет.



Проплывая мимо острова Сирен, Одиссей попросил своих товарищей крепко привязать его к мачте и оказался единственным человеком, которому удалось послушать сладкоголосое пение морских волшебниц и не погибнуть при этом.

Множество опасностей встретил Одиссей во время своих странствий. Он видел Бродящие скалы, которые то сходились, то расходились — и раскалывали греческие судёнышки, как грецкие орехи.

Отважному греку дважды пришлось проплыть между Сциллой и Харибдой[40], страшными морскими чудовищами, подстерегающими моряков.



Во время длительных странствий Одиссея все его спутники погибли. Отважному греку удалось выжить только благодаря удивительному самообладанию и находчивости. Когда во время бури молния поразила его корабль, он, связав вместе мачту и киль, бросился в бушующее море. После этого его чудом не затянуло в водоворот и ещё девять дней на обломке мачты носило по волнам, пока не выкинуло на остров нимфы Каллипсо.

На острове Калипсо Одиссей провел пятнадцать лет. Этот рекорд смог побить только английский моряк Робинзон Крузо, проживший на необитаемом острове двадцать восемь лет.

Синдбад-мореход[41]

Известный арабский путешественник из Багдада, Синдбад был купцом, а не моряком, что, однако, не помешало ему совершить семь удивительных плаваний по Индийскому океану.

В первом путешествии, сойдя на берег необитаемого острова, Синдбад вместе с другими купцами неосмотрительно развёл костер. Но остров оказался огромной рыбой, на спине которой за долгое время образовался слой песка и даже успели вырасти деревья. Почувствовав жар огня, рыба погрузилась в море, и те, кто не успел добежать до корабля, оказались среди бушующих волн. В числе несчастных оказался и Синдбад-мореход. Но ему повезло: Синдбаду попалось большое деревянное корыто, на

которое он сел верхом и, гребя ногами, как веслами, сумел выбраться из водоворота.

Во время второго путешествия Синдбада случайно оставили на другом пустынном островке. Выбраться оттуда ему удалось только благодаря гигантской птице Рух, у которой на острове было яйцо. Синдбад размотал свой тюрбан и ночью привязал себя к ноге птицы.

А на следующий день птица перенесла его на материк.

Судьба забрасывала Синдбада то к людоедам, то к огромным чело-векообезьянам, жившим на горе мохнатых. Бывал он в стране Магов и в Алмазной долине, полной алмазов и гигантских змей.

Синдбад-мореход несколько раз терпел кораблекрушение и умирал от голода и жажды, но задолго до европейцев побывал в Индии и в Китае.

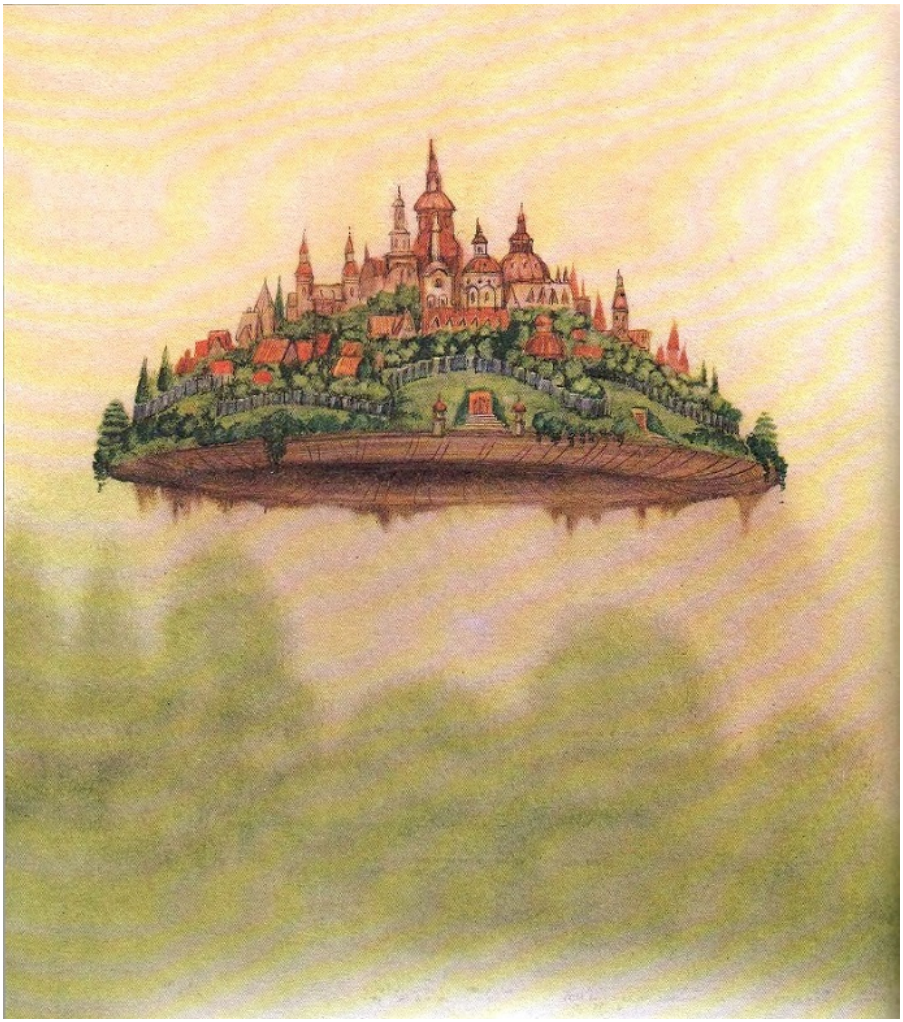
Гулливер

Выдающийся английский мореплаватель Лемюэль Гулливер был судовым врачом. Дата начала его первого путешествия известна точно — 4 мая 1699 года. Через несколько месяцев корабль разбился о скалу в районе Тасмании, и Гулливер несколько часов боролся с волнами, прежде чем его выбросило на неизвестный берег. Так были открыты карликовые острова-государства Лилипутия и Блефуску. Мореплаватель прожил среди лилипутов около двух лет, а затем сумел отремонтировать выброшенную на берег шлюпку и вышел на ней в открытое море, где его и подобрало английское купеческое судно.

В 1702 году во время плавания в Тихом океане Гулливер попал на остров Бробдингнег, населённый великанами. Моряк прожил среди них довольно долго, подробно описал их нравы и быт. И выбрался с острова только благодаря гигантскому орлу, похитившему и уронившему его домик в море. Плавучий дом не самое лучшее судно. И моряку сильно повезло, так как вскоре его заметили с проплывавшего мимо корабля.

В 1706 году, во время третьего плавания, корабль Гулливера захватили пираты, а его самого высадили на маленький пустынный островок в Тихом океане. Пираты не оставили ему ни оружия, ни провизии. Но к счастью, судьба и тут не отвернулась от него. Остров оказался частью королевства Бальнибарби, и Гулливера забрали на борт «королевского» корабля — летающий остров Лапуту.

Во время этого путешествия Гулливеру удалось увидеть остров чародеев и волшебников Глаббдобдриб.



Оттуда он перебрался на остров Лаггнегг, на котором рождались бессмертные люди — струльдбруги.

Наконец ему удалось добраться до Японии. И только через четыре года моряк вернулся домой.

Во время четвёртого, последнего путешествия Гулливер попал в удивительную страну разумных лошадей гуигнгнмов и диких людей Ehy[42].

Капитан Врунгель[43]

Среди наших соотечественников самым выдающимся мореплавателем можно назвать капитана дальнего плавания Христофора Бонифатьевича Врунгеля.

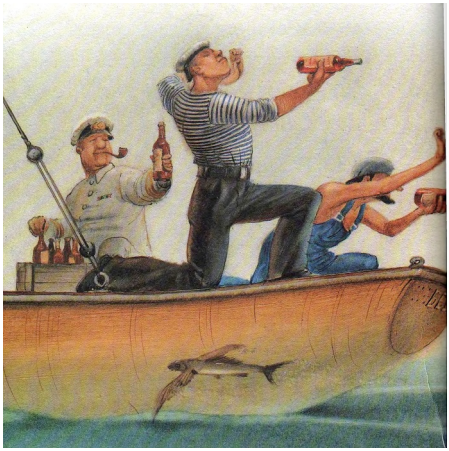
На парусной яхте «Беда» с двумя помощниками этот замечательный моряк совершил кругосветный поход, преодолев сто сорок тысяч миль. Капитан Врунгель не открыл новых земель, но сделал немало технических изобретений и внёс свой вклад в теорию и практику мореплавания.

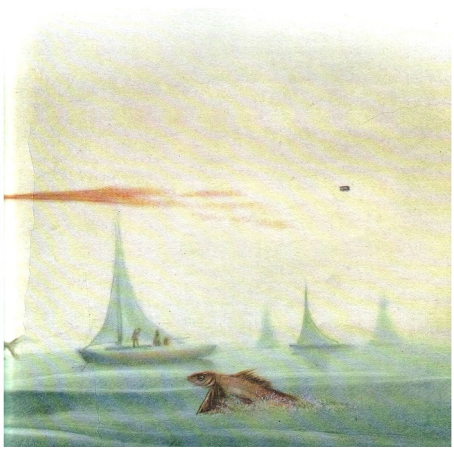
У норвежских берегов Врунгель удачно использовал в качестве ходовой машины случайно попавших к нему на борт белок. Заказав у кузнеца три колеса — два наподобие пароходных, а третье мельничное, обтянутое сеткой, — он соединил их общим валом. А затем запустил в мельничное колесо белок. Белки понеслись по ступенькам — и яхта развила такую скорость, что её с трудом догнали полицейские катера.

В другой раз, попав в штиль, Врунгель использовал в качестве двигателя бутылки виски с содой. Взболтав их, капитан с командой принялись вышибать пробки из бутылок, и яхта сильными толчками стала двигаться вперед… Нашему экипажу удалось выиграть парусные гонки при помощи двух ящиков виски. Отдача от шампанского была бы ещё более сильной. Но, видно, нашему капитану импортное шампанское было не по карману, так как стоило в несколько раз дороже.

Имя яхты сослужило ей плохую службу: «Беда» неоднократно попадала в самую настоящую беду. Однако капитан всегда умудрялся найти правильное техническое решение. Во время бури в Тихом океане на «Беде» были сломаны все мачты и порваны паруса. Врунгель быстро нашёл замену: с одного из островов он пересадил на палубу молодую пальму. И ствол её некоторое время служил мачтой, а листья — парусами.

К сожалению, о капитане Врунгеле написана всего одна книга, и многие факты его биографии вызывают сомнение. Но одно несомненно: Врунгель был отличным моряком и спортсменом и одним из первых европейцев освоил на Гавайях сёрфинг — катание на доске.





Глава седьмая
Пароходная

У мореплавателей всегда была мечта совершать дальние морские путешествия независимо оттого, в какую сторону дует ветер и дует ли он вообще.

Начиная с XV века изобретатели пытались приспособить пар для движения по воде. В 1543 году испанец Бласко де Гарай построил небольшой пароходик, который, пропыхтев три часа, преодолел около десяти километров.

В 1736 году англичанин Джонатан Халлз соорудил внутри своей лодки примитивный паровой котел. За кормой лодки он закрепил колёса с лопастями. Это судёнышко могло даже какое-то время тянуть за собой парусный корабль. Так был изобретён и запатентован первый буксир.

Экспериментальные паровые суда строили и французы, и американцы. Но у всех у них был существенный недостаток — маленькая скорость. Первые паровые лодки двигались по воде медленнее обычной вёсельной шлюпки.

Настоящие колёсные пароходы были построены только в начале XIX века, после того как шотландец Джеймс Уатт довёл паровой двигатель до совершенства.

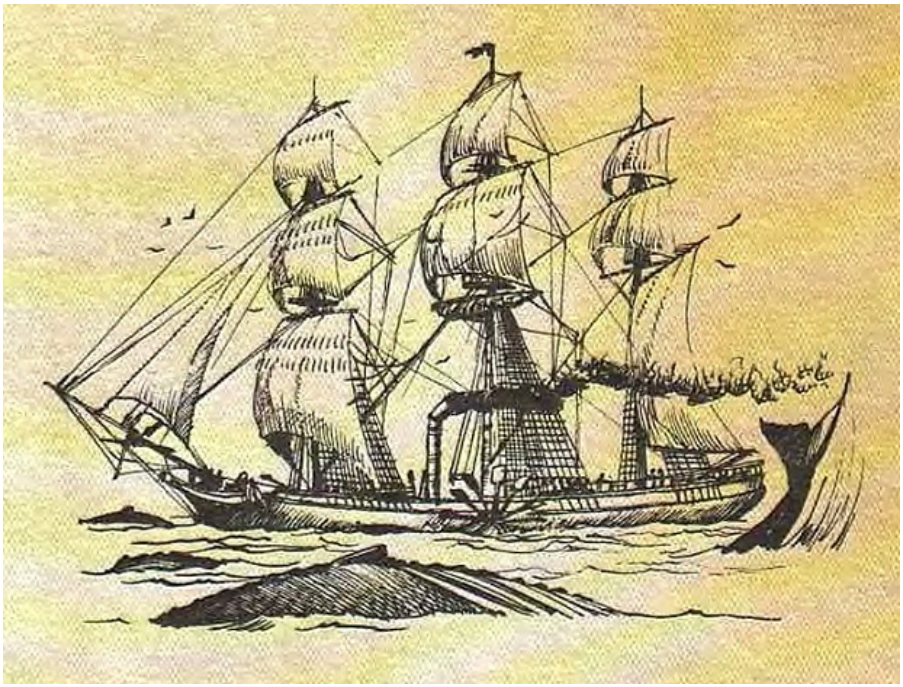
Принцип работы двигателя Уатта был прост, как все гениальное. Дрова и уголь нагревали металлический котёл, наполненный водой. Вода превращалась в пар, который, сжимаясь, давил на поршень в цилиндре, а тот, в свою очередь, заставлял вращаться колёса, расположенные вдоль обоих бортов корабля. К колёсам были прикреплены лопасти, которые шлёпали по воде и толкали судно вперед.

В 1803 году американец Роберт Фултон предложил французскому императору Наполеону проект изобретения парохода. Наполеон посчитал Фултона шарлатаном и обманщиком и велел гнать этого американского авантюриста из страны. Спустя девять лет Наполеон с горечью сказал: «Почему вы так поздно предупредили меня, что этот проект может изменить лицо мира?»

* * *

Фултон вернулся в Америку, и в 1807 году первый колёсный, пока еще деревянный пароход «Клермонт» вышел в свой первый рейс из Нью-Йорка по реке Гудзон. Изобретатель Роберт Фултон сделал «Клермонт» из старого судна, похожего на баржу. Двигался пароход со скоростью около девяти километров в час и мог взять на борт сто пассажиров. А спустя всего тридцать лет по рекам и озёрам Америки уже ходило около тысячи пароходов.

Вначале к пароходам испытывали недоверие. Боялись, что из-за паровых котлов корабль может загореться или просто встать посредине реки, когда кончится уголь. Поэтому первые пароходы снабжали и вёслами, и парусами. В Англии до 1871 года запрещали строить военные пароходы без парусов.



Первые пароходы не совершали дальних морских путешествий, а перевозили людей и грузы по рекам и озёрам. Но в 1819 году американский пароход «Саванна» пересек Атлантический океан. Правда, паровые котлы «Саванны» в этом плавании проработали только восемь часов, а двадцать один день судно шло под парусами.

В 1838 году пароход «Сириус» пересёк Атлантику, не выключая паровой котёл даже при попутном ветре. Можно сказать, что именно с этого момента мореплавание наконец-то получило независимость от ветра.

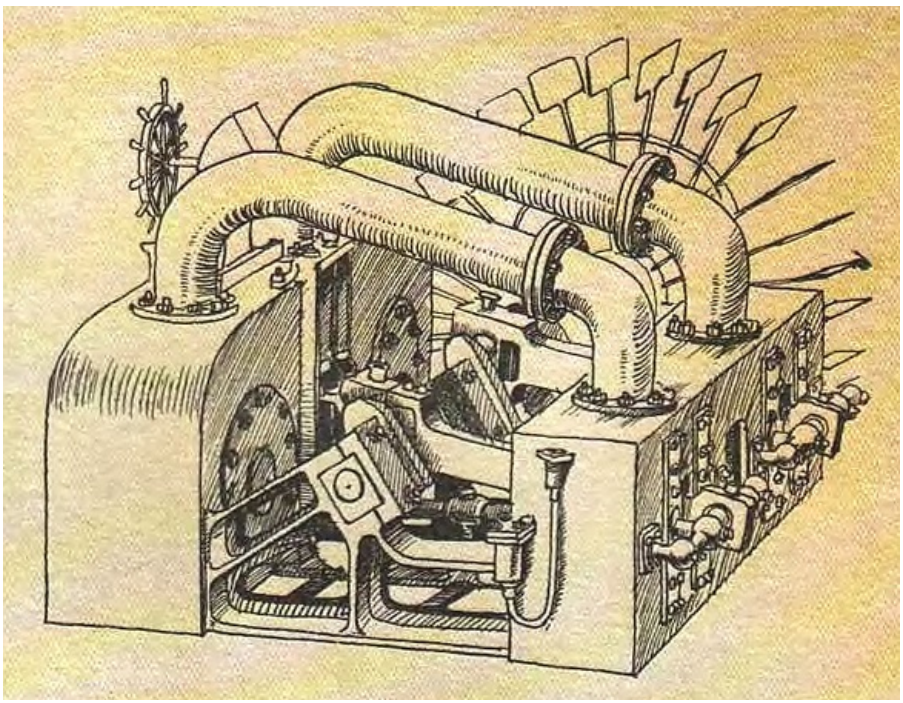
Использование на кораблях паровых котлов заставило судостроителей задуматься о более прочном и надёжном материале, чем дерево.

Сначала из металла делали только небольшие детали судовых конструкций. Затем железом стали обшивать весь корпус корабля. В 1787 году в Англии построили первую железную баржу, а в 1822 году спустили на воду первый железный колёсный пароход.

Первый броненосец появился во Франции в 1859 году. У него было красивое женское имя «Глория». Это был трёхмачтовый фрегат с паровым котлом и шестьюдесятью бортовыми пушками. Борта «Глории» были обшиты стальными листами толщиной одинадцать

сантиметров. «Гпория» выглядела настолько грозно, что вскоре все военные корабли стали обшивать стальными листами либо полностью делать из железа и стали.

Первые паровые котлы занимали на кораблях много места и «съедали» огромное количество дров и угля. И вот в XIX веке отец и сын Черепановы в России и Генри Бутс в Англии придумали новый паровой котёл. Размеры его были намного меньше, а мощность — значительно больше. Позднее паровой котёл был преобразован в более экономную паровую турбину.



Чешский изобретатель Йосеф Рессель, англичанин Фрэнсис Смит и швед Джон Эриксон независимо друг от друга изобрели гребной винт, который был надёжнее, чем колёса и лопасти. И к концу тридцатых годов вместо колёсных пароходов стали строить винтовые.

В 1864 году русский купец Бритнев внес изменения в конструкцию принадлежащего ему парохода «Пайолот». Он срезал носовую часть, и это позволило судну ломать лёд, подминая его под корпус. Плавание первого ледокола по северным морям было удачным, и вскоре в России был построен ещё один ледокольный пароход.

Русским изобретением заинтересовались немецкие и английские кораблестроители. Они купили в Кронштадте

чертежи, и вскоре на верфях Германии, Англии и Америки началось строительство ледоколов. Теперь льды Антарктики и Ледовитого океана не казались мореплавателям такими уж непроходимыми.

* * *

К концу XIX века хрупкие деревянные корабли не могли больше тягаться с железными пароходами. Пароходы не зависели от ветра и погоды, развивали большую скорость, перевозили огромное количество грузов и людей. Со временем паровой двигатель, работающий на угле, уступил место двигателям, работающим на топливе, полученном из нефти. Паровая турбина, гребной винт и стальной корпус одержали полную победу.

В XX веке между странами и континентами было введено регулярное пароходное морское сообщение. Появились океанские лайнеры — суда, которые всё время ходят по одной линии между двумя определёнными портами. Знаменитый «Титаник» тоже принадлежал к лайнерам.

Несмотря на то что океанские лайнеры берут на борт до двух с половиной тысяч пассажиров, с каждым годом их строится все меньше и меньше. Сейчас реактивные самолеты в считаные часы совершают путь, на который лайнеру нужны дни[44].

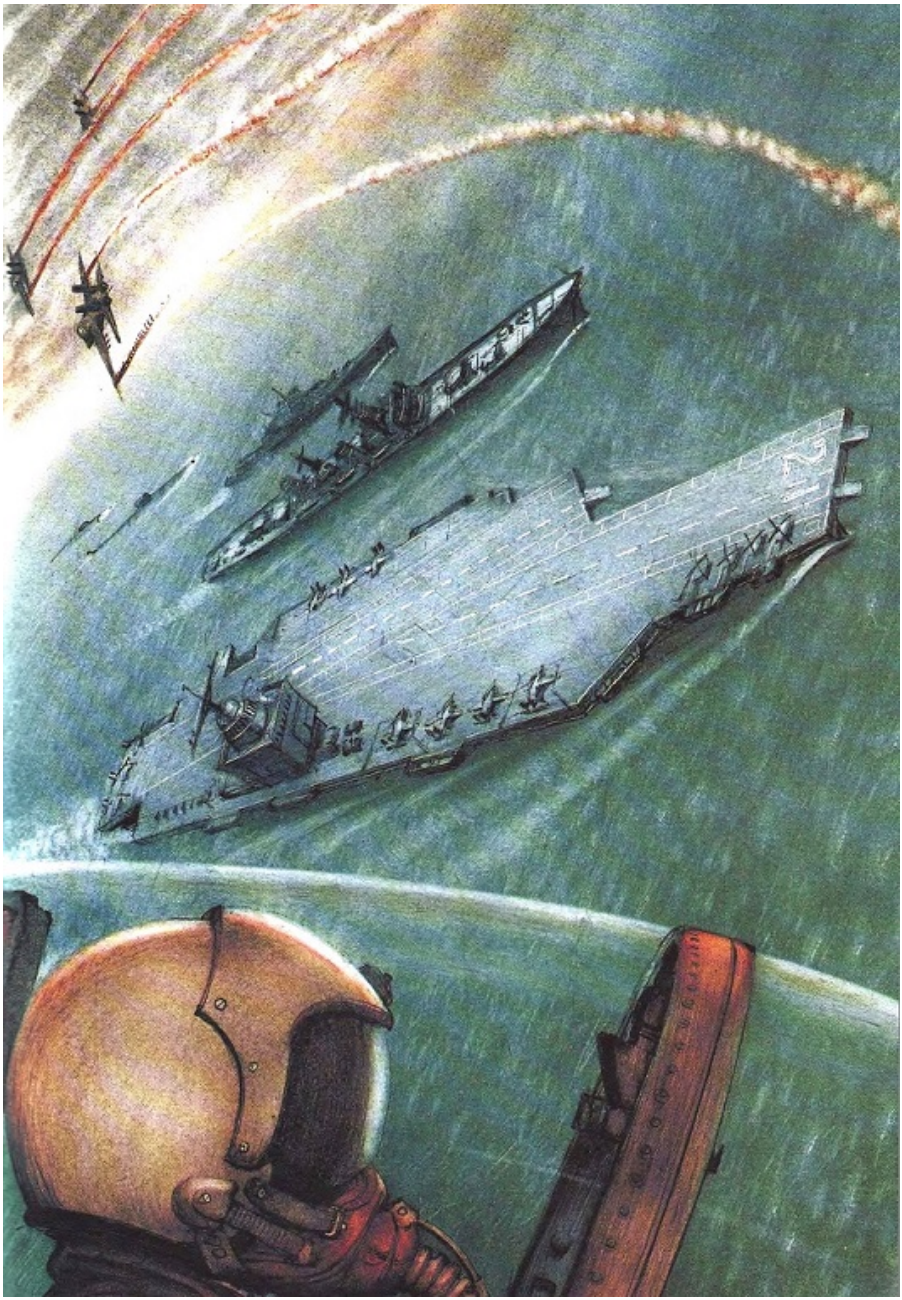
Для грузовых перевозок в XX веке стали использоваться танкеры и контейнеровозы.

> *Самое первое в мире нефтеналивное судно «Вандал» было построено в 1903 году в России. Оно брало на борт восемьсот двадцать тонн груза. Современные супертанкеры могут перевозить уже более трехсотдвадцати тысяч тонн.*

Огромные танкеры, до четырёхсот пятидесяти метров в длину, перевозят по всему миру нефть и нефтепродукты[45]. Контейнеровозы доставляют сухие грузы. И те и другие слишком велики, чтобы входить в большинство гаваней. Они бросают якорь в открытом море и выгружают свой груз по длинным трубопроводам.

Самыми мощными военными кораблями со второй половины XX века считаются авианосцы. В общем-то, это уже не корабли, а самые настоящие плавучие авиабазы. На них есть ангары и мастерские для ремонта самолётов. Современные атомные авианосцы берут на борт более ста самолётов различных типов. Экипаж таких кораблей доходит до трёх тысяч человек, и еще

столько же народу обслуживает самолёты. Авианосцы — очень грозное оружие, они практически, неуязвимы против воздушных и морских атак противника. Но даже авианосцы не могут устоять против атомных подводных лодок.



Сказочное дополнение

С лёгким паром!

Пар победил паруса. И в то время как во всем мире парусники переделывали в пароходы, машинист Лукас поставил на свой паровоз «Кристоф» мачту с парусами.

Вот как описывает удивление его помощника Михаэль Энде в своей книге «Джим Пуговка и машинист Лукас»:

«— Потрясающе! — сказал Джим. — Я почему-то всегда думал, что паровозы тонут в воде.

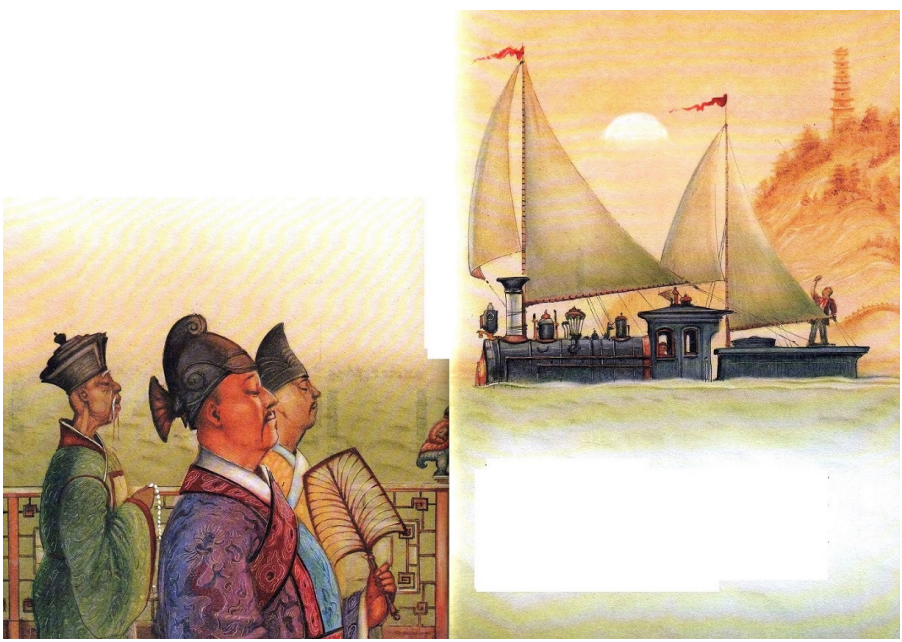
Лукас, довольный, ухмыльнулся:

— Конечно, они тонут, если не выпустить воду из котла, не очистить тендер и не задраить двери…

…— Вот это да! — восхищенно сказал Джим. — Но ведь он весь из железа!

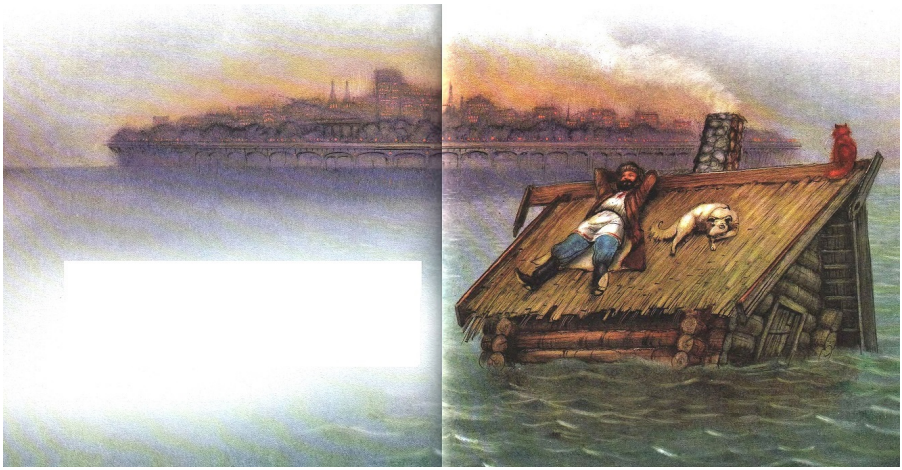
— Ну и что? — ответил Лукас. — Корабли тоже делают из железа. Или вот канистра — тоже из железа, а не тонет, пока в неё не попадёт вода».

На паровозе под парусом Лукасу и Джиму Пуговке удалось переплыть Тихий океан и добраться до берегов Китая.



Не менее оригинальное судно сделал Сеня Малина из рыбацкой деревни Уйма. Когда односельчане ушли на промысел без него, не оставив на берегу ни единой лодки, ни одного баркаса, он просто столкнул в воду стоявшую на берегу баню. Когда Сеня растопил печь, баня пошла по морю не хуже всякого

парохода. И даже имела большую по сравнению с обычным пароходом манёвренность — так как у русской бани четыре угла, а значит, сразу четыре носа и четыре кормы.



Однако ни парусный паровоз Лукаса, ни плавающая баня Малины не идут ни в какое сравнение с «Плавучим островом», описанным Ж. Верном.

В конце XIX века американские миллиардеры построили гигантский электроходный остров «Стандарт-Айленд», с лугами и парками на искусственной почве, с искусственной рекой и великолепным городом «Миллиард-Сити». Остров был устроен по последнему слову техники: движущиеся тротуары, электрические автомобили, круговая железная дорога…

Но гигантское сооружение недолго плавало по Тихому океану. И виноват в этом, как всегда, оказался не океан, а люди. Борьба за власть двух магнатов — нефтяного короля и банкира — разделила население острова на два враждующих лагеря… Сначала — население, а затем и сам остров: могучие моторы, пущенные в разные стороны, разорвали «Стандарт-Айленд» на части.

Глава восьмая
Подводная

Плавание под водой с самого начала использовалось в военных целях.

Существует старинный рисунок, на котором изображено погружение Александра Македонского в бочке на дно моря. Утверждают, что великий древнегреческий полководец залез в бочку, чтобы произвести разведку подводных укреплений Тира[46].

* * *

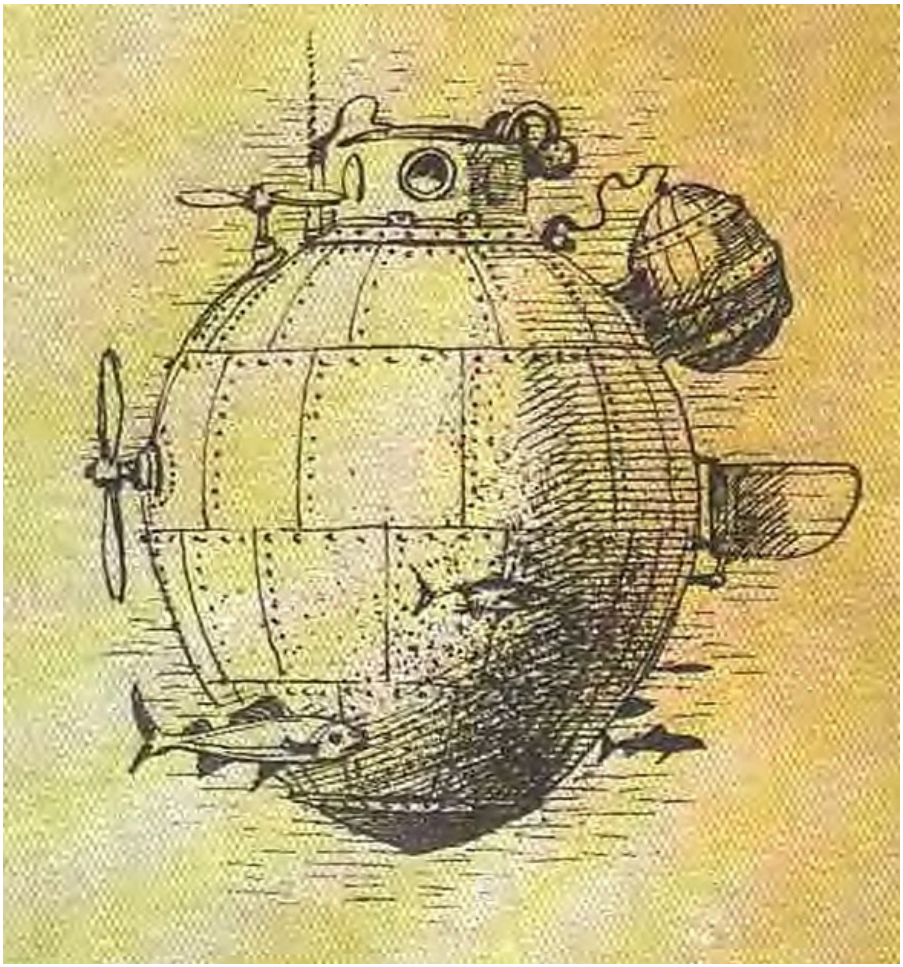
Из летописей известно, что древние славяне могли сутками сидеть под водой, дыша через камышовые тростники. Дождавшись удобного момента, они внезапно нападали на противника. Такую же военную хитрость еще в прошлом веке применяли американские индейцы.

* * *

В Средние века предлагалось много фантастических проектов и различных приспособлений для движения под водой. Великий итальянский учёный Леонардо да Винчи даже разработал модель подводной лодки. Но все эти проекты так и остались на бумаге.

В XVII веке англичанин Корнелиус ван Дреббель создал и продемонстрировал на реке Темзе первую подводную лодку, а другой англичанин, Эдмунд Галлей, изобрёл водолазный колокол для погружения под воду. Но и первая подводная лодка, и водолазный колокол были очень несовершенны и не произвели впечатления на современников[47].

Спустя сто лет, в 1776 году, американец Дэвид Бушнелл соорудил водонепроницаемое деревянное яйцо, которое назвал «Тертль», что означает «Черепаха». Техническое оснащение на нём было примитивное — баки и винты: для погружения баки заливали водой, а для движения вверх и в стороны использовали винты, которые моряки вращали вручную. Однако это было первое действующее подводное судно.



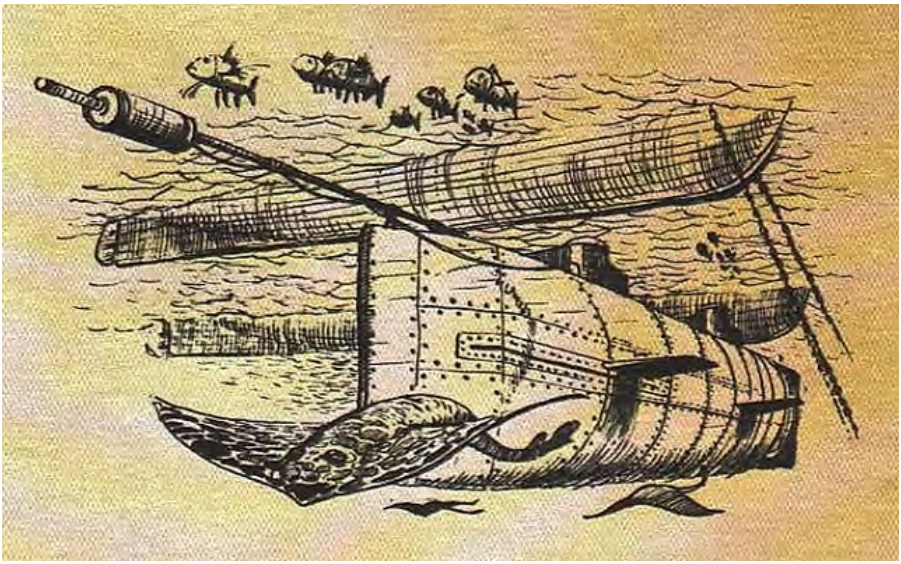
«Черепаха» была вооружена пороховой бомбой весом шестьдесят восемь килограммов и могла находиться под водой тридцать минут, после чего приходилось открывать люк, чтобы набрать свежего воздуха.

Погибла она при попытке взорвать английский военный корабль «Игл».

Первая металлическая подводная лодка «Наутилус» появилась в 1801 году. Изобрёл её Роберт Фултон. Тот самый Фултон, который отправил в плавание первый в мире пароход и которого Наполеон считал шарлатаном. Двигался «Наутилус» при помощи гребного винта, который вращали четыре человека, а для надводного плавания к лодке прикреплялась мачта с парусом. Скорость «Наутилуса» составляла всего три километра в

час.

17 февраля 1864 года в истории флота произошло знаменательное и одновременно печальное событие. Во время Гражданской войны в США подводная лодка «Хенлей» выпустила торпеду и уничтожила корабль противника. Это был первый случай, когда подводная лодка попала по цели. От взрыва торпеды погиб корабль противника. Правда, сама лодка затонула спустя сорок пять минут от приливной волны, захлестнувшей открытый люк.



Морская служба всегда была делом нелёгким. Но работа первых подводников не отличалась от труда рабов на галерах. До начала XX века металлические подводные лодки двигались вручную при помощи гребного винта. Паровые машины в качестве двигателей не годились, так как для них была необходима дымовая труба. А в этом случае верхушка трубы торчала бы из воды[48].

Однако уже во время первой Мировой войны все большие флоты имели вооружённые торпедами подводные лодки, которые по поверхности воды шли на дизельном моторе, а под водой — на электродвигателях.

В 1950 годах в России и в США появились атомные подводные лодки. Снабжённые перископами, радарами и спутниковыми системами связи, они могут находиться под водой до тех пор, пока хватает запасов продовольствия.

В 1958 году американская подлодка первой в мире прошла подо льдами Северного полюса. А в 1966 году отряд русских атомных подлодок совершил кругосветное подводное плавание.

Они не заходили в порты, не видели берегов, в стальных корпусах подлодок не было даже иллюминаторов. Весь путь они прошли за полтора месяца, ориентируясь только по навигационным приборам.

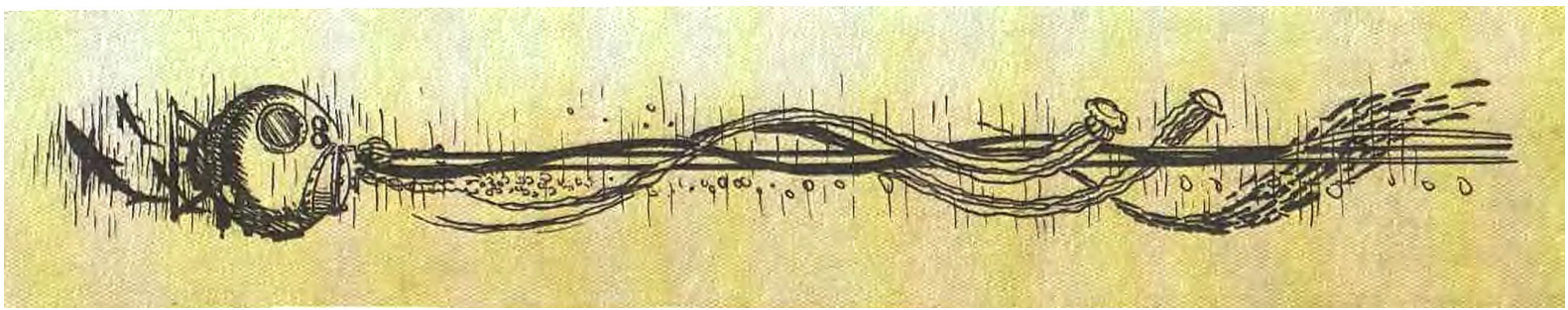
В конце XX века атомные подводные лодки вооружили мощными межконтинентальными ракетами. Такая подлодка-ракетоносец — самое опасное оружие. Долгие месяцы она может незамеченной плавать у берегов противника. Обнаружить её можно только при помощи ультразвука.

* * *

В наше время в морских глубинах можно встретить не только подводные лодки, но и батискафы, батисферы, гидростаты и даже целые подводные дома.

Батискафы, батисферы и гидростаты спускаются под воду на специальных сверхпрочных тросах и используются только в научных целях.

Батисфера — это стальной шар, в котором может находиться не больше двух исследователей. Первое глубоководное погружение на батисфере произошло в 1934 году. Американцы Отис Бартон и Вильям Биб спустились на глубину девятьсот тридцать два метра в Атлантическом океане в районе Бермудского треугольника.



Гидростат — не шар, а цилиндр. В нем удобно сидеть, а самое главное — в случае аварии или обрыва троса гидростат всплывает сам.

Батискаф более похож на корабль. У него есть винты и автоматические двигатели. Корпус батискафа очень прочный и делается из титана. Именно на батискафе в 1960 году произошло самое глубокое погружение на дно океана. Швейцарский учёный Жак Пиккар и лейтенант ВМС США Дон Уолш на батискафе «Триест» достигли дна Мариинской впадины в Тихом океане. Это самое глубокое место на нашей планете — одинадцать километров от поверхности океана. «Триест» погружался со скоростью около одного метра в секунду. Спустя несколько часов аппарат опустился на дно, и в свете прожектора исследователи увидели рыбу, спокойно плавающую на этой невообразимой глубине.

Батискафы могут находиться там, где давление в тысячу раз больше, чем на поверхности моря. С их помощью ведутся видео- и фотосъёмки океанических глубин, берутся биологические и геологические пробы. Специальные механические «руки», прикреплённые к батискафам, помогают ремонтировать оборудование на подводных трубопроводах или неисправные кабели на дне океана.

Как бы ни были ловки механические руки, они никогда не смогут заменить рук человека.

Попытки сделать подводное снаряжение предпринимались давно. В 1715 году Джон Летбридж сделал водолазный скафандр из бочки со стальными обручами. Руки его были просунуты в два отверстия, а сам он лежал в аппарате ничком, глядя в иллюминатор. Первый подводник достиг глубины двадцать метров.

Однако никакой практической выгоды в таком скафандре не было. Кому захочется выкладывать «деньги на бочку»?

> *В 1819 году немец Аугустус Зибе изготовил первый «открытый» водолазный костюм. У этого костюма был недостаток: если водолаз нагибался и двигался слишком быстро, вода просачивалась внутрь. Однако в 1837 году Зибе сделал первый полностью герметичный, «закрытый» водолазный костюм, конструкцией напоминающий современный.*

В глубоководных аппаратах человек защищен от чудовищного давления воды стальной или титановой бронёй толщиной десять — пятнадцать сантиметров. Такая же броня была и на водолазных

костюмах. Водолазов одевали в специальный стальной скафандр, привязанный воздушными шлангами и сигнальными верёвками к кораблю. В таких «рыцарских» доспехах и в тяжёлых свинцовых ботинках водолаз еле-еле передвигался по морскому дну. При этом ему нужно было всё время следить, чтобы воздушный шланг не перекрутился.

* * *

Так продолжалось до тех пор, пока Жак Ив Кусто не придумал акваланг.

Во время Второй мировой войны Кусто работал во французской морской разведке. Немцы заминировали все прибрежные воды огромным количеством магнитных мин. При их обезвреживании гибло много водолазов, так как тяжёлый водолазный скафандр был неприспособлен для таких работ. И Кусто стал разрабатывать специальный аппарат для подводного плавания, чтобы человек мог в нём свободно передвигаться под водой, видеть, что происходит на дне, и при этом не зависеть от наземных кораблей.

Кусто знал, что еще в Средние века в Японии и в Полинезии ныряльщики за жемчугом использовали подводные очки. Солёная вода сильно разъедает глаза, да и сам человеческий глаз очень плохо видит под водой. Поэтому в первую очередь Кусто разработал маску для лица с прозрачным стеклом.

Плавники и хвосты морских обитателей натолкнули Кусто на идею обуть ноги ныряльщика в ласты.

Изобретатель изучил опыт любителей подводной охоты, которые для дыхания под водой использовали длинные полые тростники и даже садовые резиновые шланги для поливки цветов.

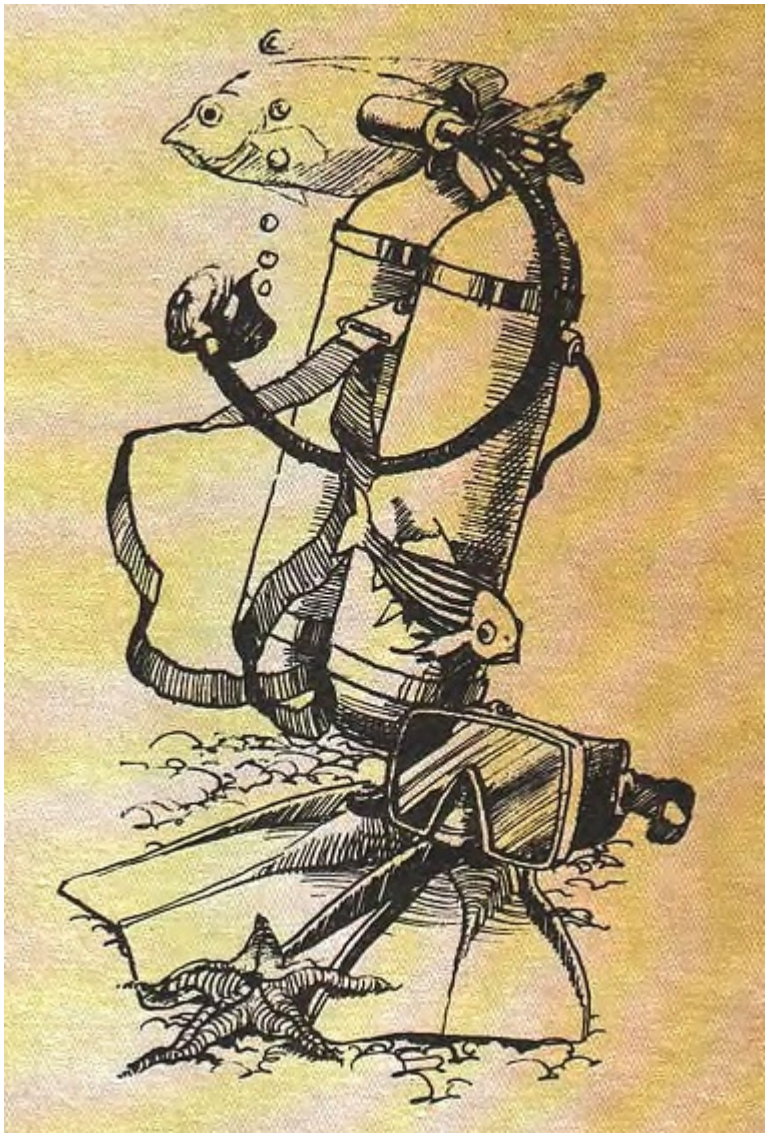
Жак Ив Кусто сам был отличным ныряльщиком и знал, что под водой человек очень быстро теряет тепло и переохлаждается. Кусто изобрёл специальный прорезиненный костюм, удерживающий тонкую плёнку воды на коже ныряльщика. Тело человека нагревало эту воду, а она, в свою очередь, согревала человека.

Теперь дело оставалось за самым главным — разработать аппарат, при помощи которого человек бы мог дышать под водой. Инженер Эмиль Ганьян помог Кусто сделать акваланг.

Акваланг — это подводные лёгкие человека. Ныряльщик пристегивает к спине баллоны со сжатым воздухом и дышит через трубку, соединённую при помощи

шлангов с баллонами. Одного баллона хватает примерно на один час.

Вот так маска, ласты и акваланг дали человеку возможность плавать почти как рыба.

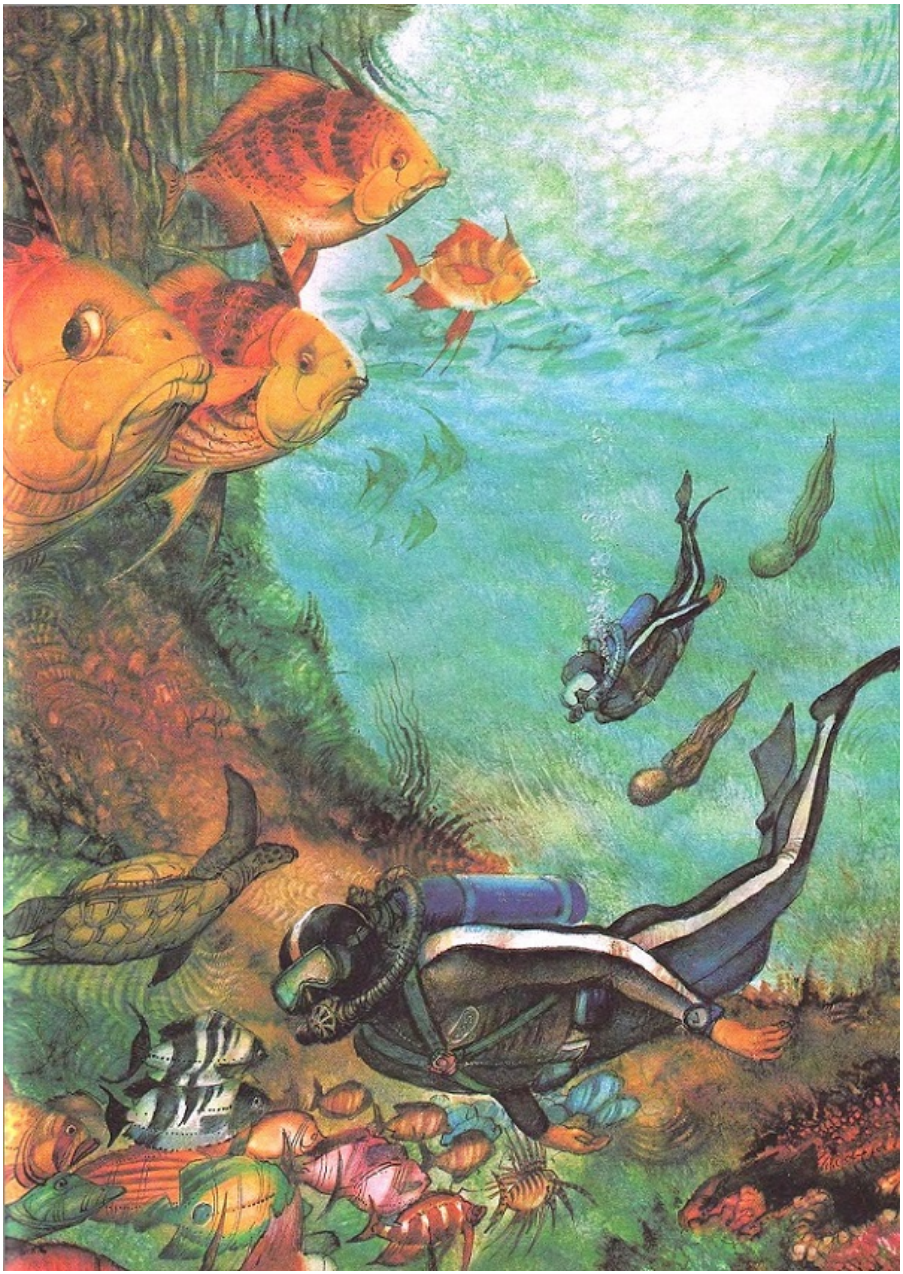


Кусто изобрёл не только акваланг. После окончания войны он стал разрабатывать подводные дома. Первый подводный экспериментальный дом «Диоген» был установлен в 1962 году на глубине десяти метров. Два человека прожили в нём неделю, ни разу не поднимаясь на поверхность. Горячую пищу им спускали

под воду в термосах. Даже врач, проверяющий их самочувствие, приплывал к ним с визитом в акваланге. Сами исследователи ежедневно совершали по шесть-семь часов подводные прогулки, фотографировали морское дно и собирали данные о его обитателях.

Свой третий подводный дом Кусто погрузил уже на глубину ста метров в Средиземное море. Команда из шести человек жила и работала в нём три недели.

Но рекорд погружения побила американская лаборатория «Игер». Ее экипаж прожил пять дней на глубине ста шестидесяти метров. На подводные работы исследователи выходили только в водолазных скафандрах, потому что на глубине ниже ста метров прорезиненный костюм уже не защищает аквалангиста от огромного давления воды.

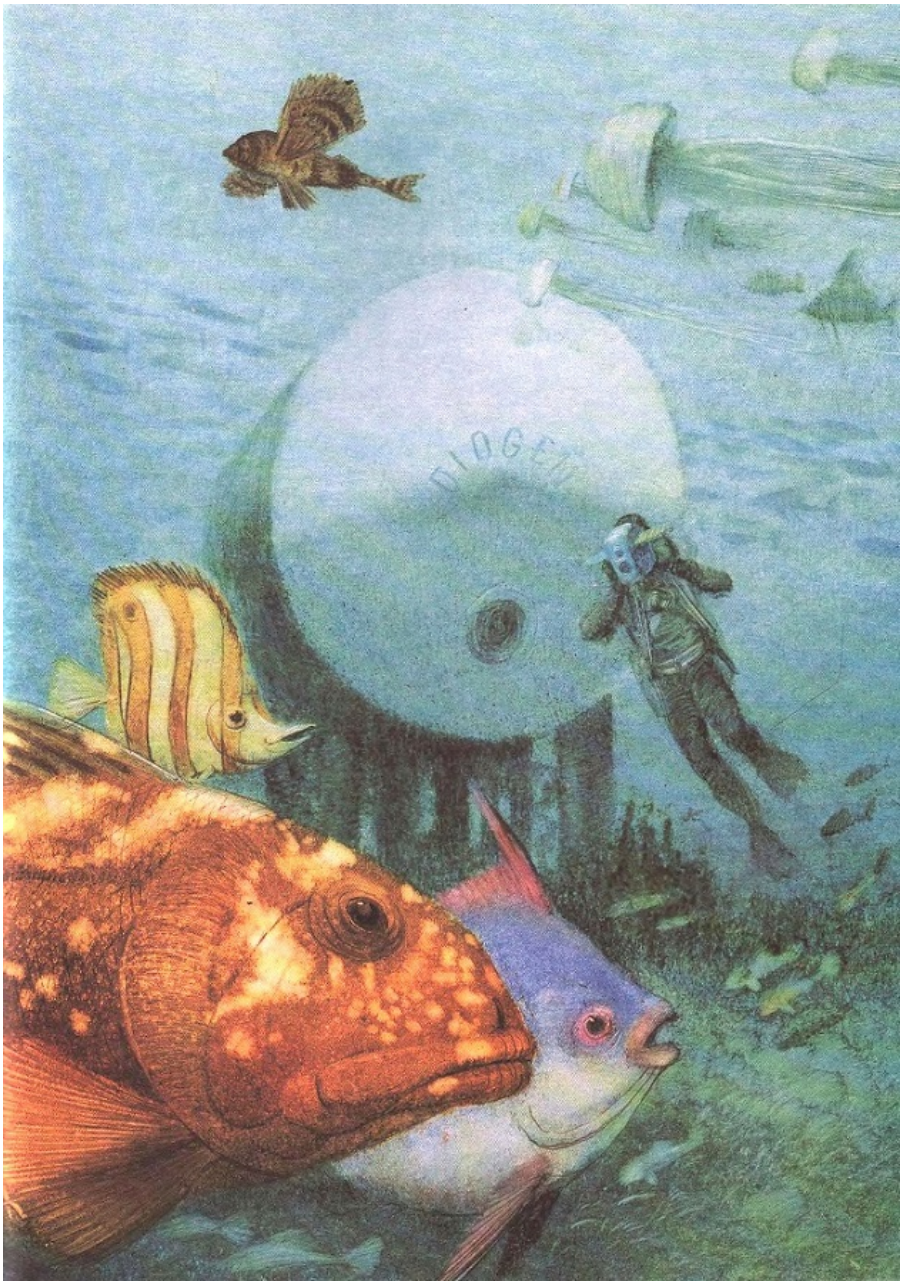


Теперь в подводных домах-лабораториях учёные живут месяцами. Они выходят, вернее, выплывают из дома, работают и возвращаются в жилище, когда им нужно. Подводные дома снабжены не только научными приборами для исследования морских глубин, но и телевизорами, телефонами и даже лифтами.

Подводные лаборатории не обязательно устанавливаются

именно на морском дне. Иногда они просто висят между дном и поверхностью воды. Как, например, русский подводный дом «Садко» в Чёрном море. «Садко» представлял собой два огромных шара, скреплённых между собой. Такому подводному дому не страшны были никакие шторма.

Чуть больше ста лет назад люди могли оставаться под водой лишь столько времени, сколько они могли задерживать дыхание. А может быть, ещё через сто лет люди будут жить в настоящих подводных городах.



Сказочное дополнение
Жители Атлантиды

Подводный мир всегда казался человеку опасным. Во-первых, считалось, что в воде человек не может дышать, и уйти под воду для него означало «утонуть». А во-вторых, в морских глубинах водились неизвестные и потому страшные существа.

Но герои тем и отличаются от обычных людей, что способны заглянуть в неведомое. Одним из первых людей, посетивших подводное царство, был новгородский купец Садко. Он добровольно бросился в воду, чтобы морской царь пощадил его товарищей. Садко был не только отважным мореплавателем, но и отличным музыкантом. От его игры подводный владыка так развеселился, что на море поднялась новая буря. И Садко пришлось порвать на своих гуслях струны, чтобы жестокий шторм не погубил корабли.

Эта история подтвердила, что не так страшен морской черт[49], как его малюют, и что ничто человеческое подводным жителям не чуждо. Там, где есть жизнь, есть свои радости и печали.

Конечно, известны многочисленные факты, когда водяные и русалки утаскивали людей на дно. И всё-таки слухи о злобности морских существ люди преувеличивают.

Во время кораблекрушений и бурь именно русалки не раз спасали жизнь человеку. Как, например, русалочка из сказки Андерсена, полюбившая принца. За этот подвиг благодарные жители Дании поставили ей в Копенгагене памятник. А «морские волшебницы» из сказки Л. Ф. Баума «Страшила из страны Оз» не только спасли жизнь девочке Трот и одноногому моряку Биллу, но и устроили удивительную подводную экскурсию.

* * *

Ещё более удивительное путешествие по океанскому дну удалось совершить знаменитому английскому доктору Дуллитлу и его помощникам.

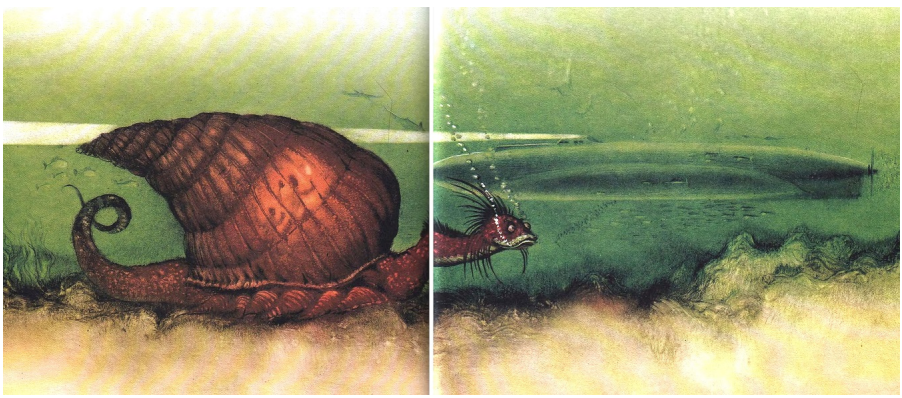
Благодаря знанию языков всех птиц и зверей Дуллитл договорился с Большим Морским Змеем, который оказался не чем иным, как гигантской морской улиткой. Во время путешествия

доктор и его помощники находились в прозрачной раковине улитки и за три дня добрались от Бразилии до берегов Англии.

Но, безусловно, рекорд длительности пребывания под водой и дальности плаваний принадлежит капитану Немо, создателю подводной лодки «Наутилус».

«Наутилус» мог пройти под водой около четырёх тысяч километров со скоростью до пятидесяти миль в час.

Подводная лодка, длиной семьдесят и шириной восемь метров, могла опускаться в самые глубокие места океана, взламывать льды, топить вражеские корабли. Двойной корпус её был сделан из брони, толщиной не менее семи сантиметров. Двигатели и мощный прожектор работали на электричестве, получаемом от гальванических батарей секретного устройства…



В XIX веке — а книга Жюля Верна «Двадцать тысяч лье под водой» появилась в 1870 году — это казалось фантастикой… Но история показала, что писатель ничего не выдумал. И современные подводные лодки способны обойти вокруг земного шара, ни разу не вынырнув на поверхность. Никого теперь не удивляют и прогулки в скафандрах по океанскому дну.

* * *

Машинист Лукас совершил подводное путешествие на паровозе. Конечно, рельсов под водой не было. Поэтому в паровоз были впряжены тысячи морских коньков. Во время этого путешествия Лукас и его друзья видели прекрасный подводный город, столицу древней страны Ям-баллы, более тысячи лет назад ушедшей под воду.

Вообще, подводные города можно встретить в разных частях света, в разных морях и океанах.

Один из таких городов удалось увидеть Нильсу во время его путешествия на гусях. Старинный приморский город Винетта за высокомерие богатых купцов был наказан морским царем и погрузился на дно. Только раз в сто лет — ровно на час — поднимался он из воды. Если хоть кто-нибудь попал бы в него и купил какой-нибудь товар хотя бы на копейку, проклятие было бы снято и город остался наверху. Но как назло у маленького Нильса не оказалось ни одной монетки, и Винетта снова погрузился в морскую пучину[50].

На дне одного из озёр покоится знаменитый город — Китеж-град. Предание говорит, что во время нашествия татаро-монголов на Русь все мужчины погибли. В городе остались только женщины, старики и дети. И тогда жители обратились к Господу с просьбой не допустить осквернения города. Господь услышал их молитву — и Китеж-град со всеми домами, церквями и жителями погрузился под воду. Считается, что Китеж-град и до сих пор покоится на дне одного из озёр Псковской земли[51].

* * *

Города уходили под воду не только по воле Божьей или в результате землетрясений.

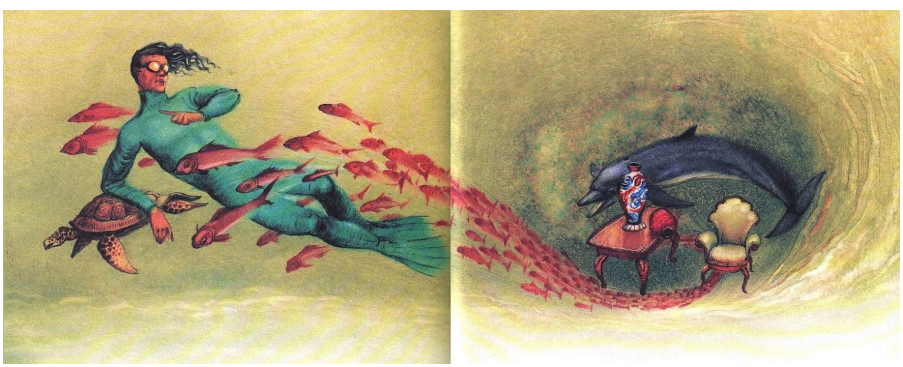
Во время одного из последних путешествий Дороти по стране Оз был обнаружен остров Скизеров. Этот остров-город, созданный

по последнему слову техники и закрытый стеклянным куполом, в случае опасности опускался в глубь озера, а затем вновь поднимался при помощи мощного гидравлического механизма[52].

Все эти истории говорят о том, что где-то подводные города существуют, может быть, даже со своими обитателями. Возможно, под водой до сих пор существуют потомки атлантов, жителей древнего материка, погрузившегося в воду несколько тысяч лет назад.

Не исключено, что у них есть акваланги и другие технические устройства. А может быть, подводные жители постепенно приспособились. Ведь когда-то все живые существа вышли из воды и вместо жабр у них появились лёгкие. Но тогда почему не может произойти обратного превращения?[53]

Конечно, сейчас в это трудно поверить, как когда-то в «Наутилус» Жюля Верна. Но успехи современной медицины подтверждают это. В тридцатых годах прошлого века Александр Романович Беляев написал книгу «Человек-амфибия» — о враче, который сделал больному сыну операцию на лёгкие. В результате юноша Ихтиандр мог дышать и как человек, и как рыба. И в конце концов стал стопроцентным подводным жителем.



Глава девятая
Современная

Казалось бы, всё уже изобретено: современные лайнеры и ледоколы, атомоходы и подводные лодки. Но XX век недаром называют веком научно-технического прогресса. Учёные и инженеры не сидят сложа руки и постоянно занимаются изобретением всё новых видов морских кораблей.

Англичанин Кристофер Кокерел провёл опыт: прикрепил фен к жестяным банкам — и жестянки повисли над водой… Этот простой эксперимент доказал, что плавать по морю можно и на подушке. Но не на простой, а на воздушной.

Первое в мире судно на воздушной подушке было построено в 1959 году. А с 1966 года такое судно стало регулярно возить пассажиров через Ла-Манш.

Если говорить строго научно, судно с воздушной подушкой не плывёт, а скользит над водой. Воды касается лишь гибкая резиновая завеса. А мощные вентиляторы нагнетают внутрь воздух, отчего между поверхностью воды и дном корабля получается подушка. Вперёд судно толкают воздушные винты.

Такие суда могут двигаться по воде и по суше, развивая скорость около семидесяти пяти миль в час, что вдвое больше скорости самых быстроходных кораблей. Правда, при сильных морских ветрах и штормах они не очень устойчивы.

Другим совершенно новым классом кораблей стали суда на подводных крыльях. Обычным кораблям мешают развивать высокую скорость сопротивление волн и трение корпуса о воду. Другое дело, если корпус поднят над водой, а воду разрезают только крылья.

Судно на подводных крыльях напоминает реактивный самолет, который летит над водой, опираясь на жёсткую раму с

подводными крыльями. Но самолёт двигает струя воздуха, а крылатый корабль толкают водяные насосы, выбрасывающие назад мощные струи воды. Первое такое судно было изобретено еще в 1906 году и приводилось в движение воздушными винтами.

Суда на подводных крыльях развивают скорость шестьдесят миль в час, недоступную обычным кораблям. Недаром их называют у нас «Ракета».

* * *

Раньше моряками становились торговцы, военные и учёные, а в наше время мореплавание стало спортом, отдыхом и развлечением.

Появились множество самых разных водоплавающих средств: байдарки для плавания по бурным горным речкам, водные велосипеды, на которых могут кататься даже трёхлетние дети, гидроциклы, почти не уступающие в скорости обычным мотоциклам.

Не забыли люди и о парусах. В моду вошли катамараны — двухпалубные суда, изобретённые еще в древности жителями Океании. Гонки на яхтах до сих пор остаются одним из самых любимых видов спорта. Но появился и совершенно новый спорт — виндсёрфинг.

Слово «виндсёрфинг» произошло от английских слов: «винд» — ветер и «сёрф» — прибой. Сёрфинг, катание по гребню волны на доске, был известен давно. Европейцы переняли эту забаву у жителей Гавайских островов и Таити. Суть ее в том, что спортсмен, отплыв на значительное расстояние от берега, дожидается большой волны. Затем, разогнав специальную доску-лыжу, впрыгивает на неё и спускается по склону бегущей горки прибоя. Однако сёрфинг был доступен лишь жителям океанских островов и очень богатым людям, имевшим возможность ездить на Гавайи.

Но в 60-х годах канадцам Джиму Дрейку и Хойлу Швайцеру пришла в голову идея установить на доску для сёрфинга небольшой парус. Новый вид спорта сразу стал очень популярным, так как виндсёрфер способен лететь с удивительной быстротой. Рекорд поставил француз Паскаль Мака, развивший на Канарских островах скорость сорок три и девять десятых мили.

Другой француз, Арно де Роснэ, преодолел на виндсёрфере Берингов пролив, а кроме того, промчался по Сахаре, поставив парус от виндсёрфера на роликовое шасси. В Сахаре есть пересохшее соляное озеро Шотт-эль-Джерид, площадью сто

восемьдесят на восемьдесят километров. Теперь там проходят соревнования по пустынному сёрфингу.

Плавают новые мореплаватели не только по соляным, но и по замерзшим озёрам. Любители зимнего виндсёрфинга тоже «ходят» под парусом, но вместо доски применяют различные конструкции в виде саней, лыж, коньков. Существует даже горный

сёрфинг.

Так, во второй половине XX века случилось знаменательное событие: освоив моря и океаны, мореплаватели вышли на сушу — и под парусом бороздят теперь льды и снега, пустыни и горы.

Из всего этого можно сделать вывод, что наука не стоит на месте. И история мореплавания продолжается.

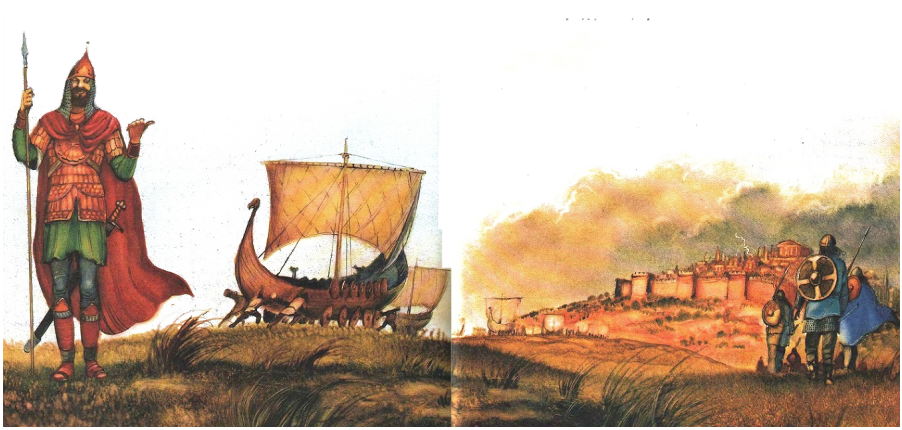
Сказочное дополнение
Пешком по воде

Возможно, некоторым это покажется странным, но все современные научные достижения и изобретения были предугаданы ещё в старину. Первый случай сухопутного «виндсёрфинга» был описан в одной из самых древних русских летописей — «Повести временных лет».

Русский князь Олег, прозванный Вещим, приплыл в Византию с огромным войском. Русские ладьи собирались подплыть к стенам столицы Византии — Царьграда. Но греки закрыли город и вход в гавань перетянули железной цепью, чтобы корабли не могли подойти близко к городу.

Тогда Олег велел своим воинам сделать колёса и поставить на них корабли. С попутным ветром корабли подняли паруса и пошли со стороны поля к городу…

Увидев такие «турусы на колесах», греки испугались и запросили мира. Тогда-то Вещий Олег и прибил свой щит на ворота Царьграда. Произошло это в 907 году нашей эры.



В начале XX века, ровно через тысячу лет после этого, американский мастеровой Джонни Умелец сделал лодку-сани под парусом, на которой Дороти с друзьями перебрались через Гибельную пустыню, отделявшую страну Оз от остального мира[54].

* * *

И только в наше время до этого известного всем детям способа передвижения додумались изобретатели. Думаю, правильно было бы назвать его — «сухоплавание». Хотя слова такого нет.

Зато слово «мореходство» существует. Настоящий моряк никогда не скажет: «Мы плыли по морю». Он скажет: «шли по морю» или «ходили».

При этом мало кто задумывается, почему — ходили… Значит, кто-то когда-то умел ходить по воде?

Первый достоверный случай «хождения по воде» был описан в Новом Завете. Шёл по воде Иисус Христос, и видели это двенадцать его учеников-апостолов:

«… Лодка была уже на средине моря, и её било волнами, потому что ветер был противный.

В четвёртую же стражу ночи подошел к ним Иисус, идя по морю.

И ученики, увидевши Его, идущего по морю, встревожились и говорили: это призрак; и от страха вскричали.

Но Иисус тотчас заговорил с ними и сказал: ободритесь; это Я, не бойтесь.

Пётр сказал Ему в ответ: Господи! Если это Ты, повели мне придти к Тебе по воде.

Он же сказал: иди. И выйдя из лодки, Пётр пошёл по воде, чтобы подойти к Иисусу.

Но, видя сильный ветер, испугался и, начав утопать, закричал: Господи! Спаси меня.

Иисус тотчас простёр руку, поддержал его и говорит ему: маловерный! Зачем ты усомнился?»

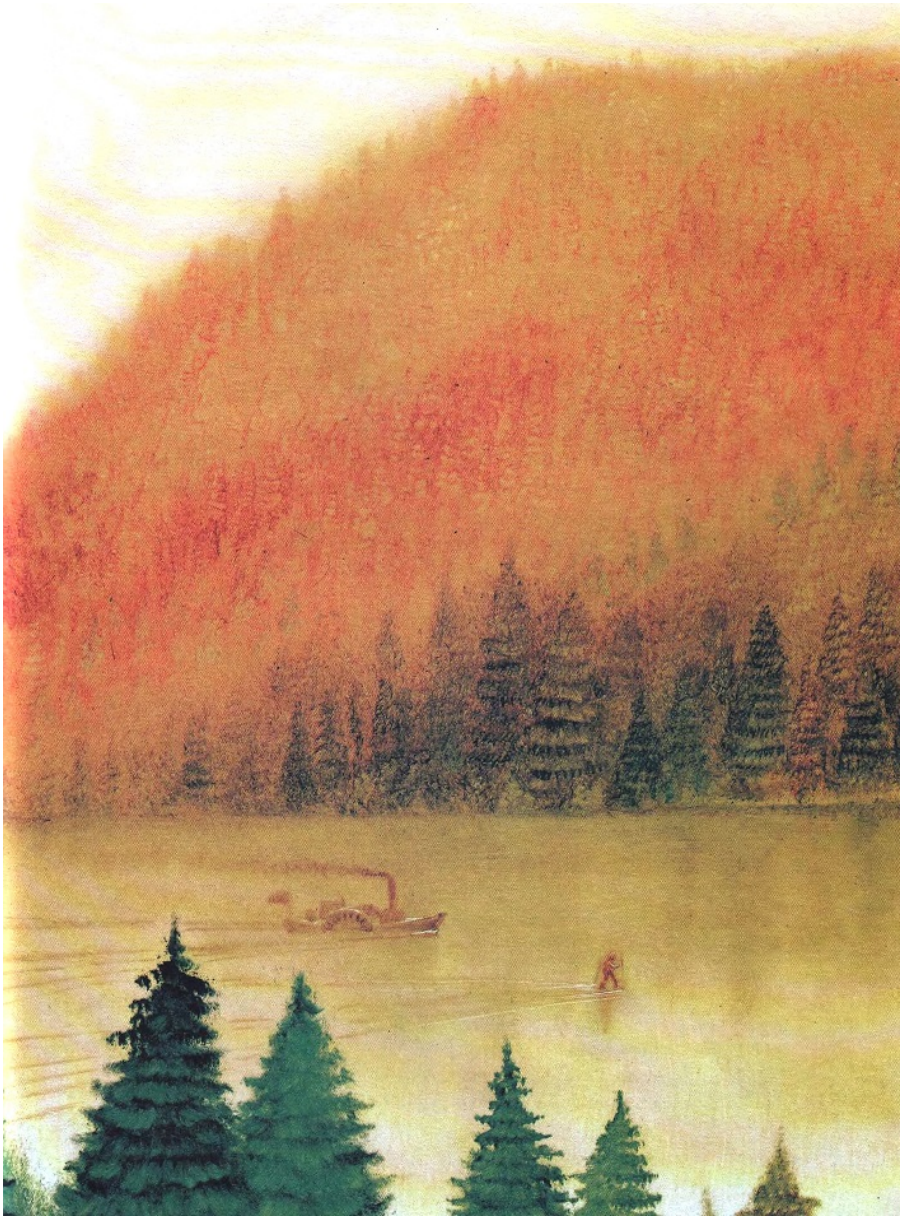
Евангелие дает точный ответ, почему люди так и не научились ходить по воде… Потому что в человеке слишком много страха и слишком мало веры.

* * *

Впрочем, отсутствие веры люди всегда заменяли наукой..

В 1884 году американец Колдрейв совершил путешествие пешком по водной глади реки Хадсон. Заключив пари на пятьсот долларов, он прошёл двести тридцать километров вниз по течению от Олбани до Нью-Йорка. Пешеход был обут в башмаки из кедрового дерева, подбитые латунью, длиной полтора метра и шириной тридцать сантиметров и двигался со средней скоростью

полтора километра в час[55].



Через пятьдесят лет его обскакал другой путешественник, сотрудник журнала «Ёж» Макар Свирепый, пароход которого попал в шторм. Вот как описывает это событие журналист Николай Макарович Олейников в рассказе «Приключения Макара Свирепого в Африке»:

«…Разыгралась буря, и началось кораблекрушение. На седьмой день Макар увидел, что с неба целится в пароход

молния. Он не стал долго думать, вывел коня из стойла, подковал его спасательными кругами и смело прыгнул в океан. Следом за ним в пароход ударила молния величиною с бревно. Молния попала в капитана, отчего пароход не выдержал и опрокинулся…

Вскоре Макару удалось выбраться из бури и доскакать до африканского берега».

Смогли проехать по реке на лошади, причем не верхом, а в повозке, и герои Л. Ф. Баума из книги «Дороти и Волшебник в стране Оз».

Секрет хождения по воде показал Дороти один из жителей подземного мира: для того, чтобы ходить по воде, как посуху, нужно было потереть подошвы листьями волшебного растения.

Изобретательные американцы пошли дальше: они натёрли соком волшебного растения не подошвы, а копыта своего коня и колёса повозки.

К сожалению, названия уникального растения автор не указал. Иначе все мореплаватели брали бы с собой пучок волшебных листьев на случай кораблекрушения.

Кстати, именно во время самых жестоких штормов в разных морях и океанах моряки видели девушку в кружевном платье и золотых туфельках, бегущую по волнам. Девушку эту звали Фрэзи Грант; немало жизней спасла она во время бури, указывая кораблям безопасный путь.

Выручив моряков из беды, Фрэзи тотчас исчезала. Как ей удавалось бегать по волнам — до сих пор остаётся загадкой. Думаю, что никакого особого секрета тут не было. Просто, в отличие от апостола Петра, девушка верила, что ходить по воде

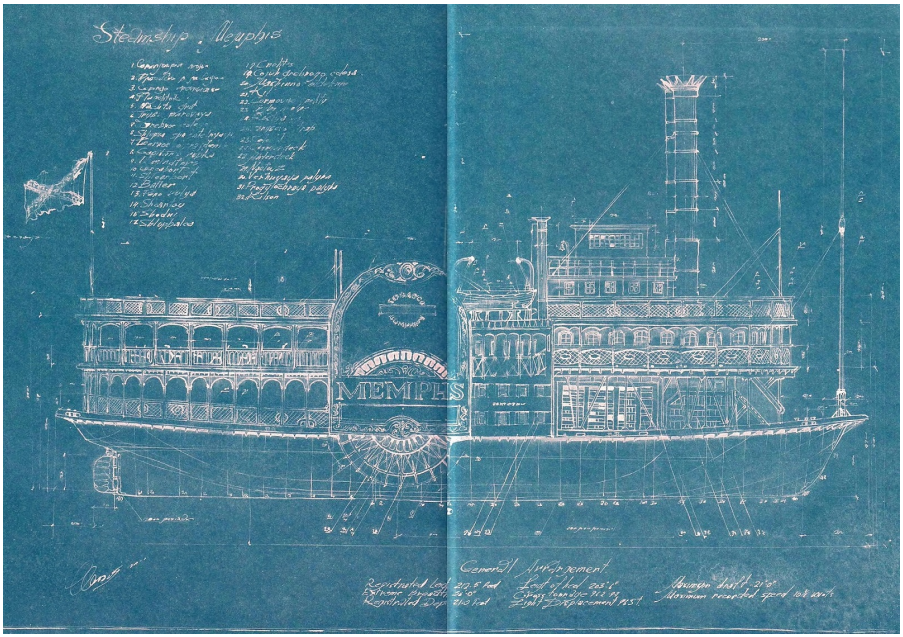
можно. И верила в то, что она может спасти чужую жизнь[56].

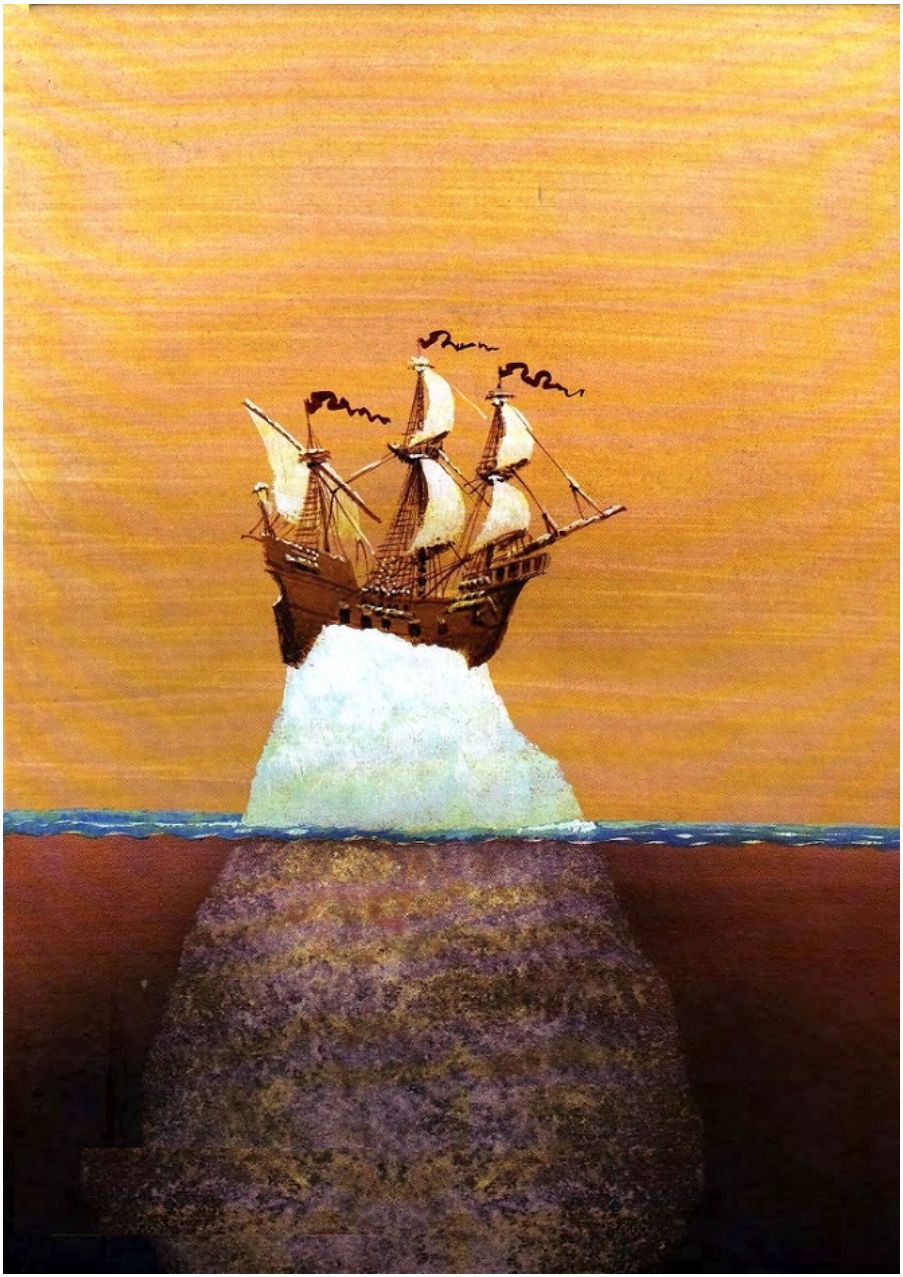
Вообще, человек может научиться чему угодно, если ему не мешать и не говорить: «Это нельзя делать!» Половина людей давно уже умела бы ходить по воде, если бы в детстве мамы и бабушки не говорили: «Не ходи по луже, ноги промочишь!»

Почему маленьких детей так тянет к лужам? Потому что они учатся ходить. Ходить по воде. И если им не мешать…

— У детей будет насморк, — подскажут мне заботливые родители.

Правильно. Но если бы мы думали только о насморке, то не было бы великих мореходов и мореплавателей. И этой сказочной и удивительной истории мореплавания тоже не было.


Steamship "Memphis"
MEMPHIS



notes

1

К сожалению, на протяжении веков папирус вырубали в таком количестве, что сейчас он встречается крайне редко и занесён в Красную книгу.

2

На таких лодках плавали и другие северные народы: ненцы, эвенки, юкагиры, а также индейцы Северной Америки.

3

Хитроумные китайцы приспособили парус даже на свои деревянные тачки с колёсами, чтобы было легче перевозить грузы по земле.

В разных местах подобные корабли называли по разному: **галионы**, **галиоты** и **галиасы**.

5

В 1043 году князь Владимир Ярославин с 400 лодьями, на которых разместилось 20 000 воинов, предпринял поход на Византию. Однако сильный шторм разбросал лёгкие лодьи по морю, и греки на тяжёлых галерах без труда одержали победу.

6

Расстояние от Гавайев до Новой Зеландии — около 5000 км.

7

Флейты были устойчивее и быстрее **каравелл** и могли перевозить во много раз больше грузов.

8

Фрегат — трёхмачтовый военный корабль, второй по величине после линейного корабля. **Корвет** — лёгкий трёхмачтовый корабль, предназначенный в основном для разведки и посыльной службы.

9

Имеются в виду морские мили. 1 морская миля = 1,1508 сухопутной (статутной) мили, или 1,853184 километра.

10

Это уже не сказки. Дома на плотах строят и некоторые племена североамериканских индейцев, живущие на озёрах.

11

Фаросский маяк считался одним из семи чудес света. «Фарос» в переводе с древнегреческого — «парус».

12

Южный полюс в Китае считали более важным, чем Северный.

13

Пифагор — знаменитый греческий учёный, живший до нашей эры. Греки прикрепляли кусок магнитного железняка к тростнику, чтобы он мог свободно поворачиваться в воде.

14

Так раньше называли Африку.

15

Параллель, или **широта**, — это число градусов на север или на юг от экватора. Например, на экваторе широта — ноль, а на Северном полюсе — 90 градусов. **Меридиан**, или **долгота**, — это число градусов на запад и восток от нулевого, Гринвичского меридиана.

16

Секстатом моряки пользуются до сих пор.

17

Хронометр — это часы, лежащие циферблатом вверх в специальном ящике. Конструкция ящика не позволяет морской качке влиять на них. С XVIII века морские хронометры почти не изменились — ни их внешний вид, ни устройство.

18

Мистер Понч и юнга Солнышкин — герои книги В. Коржикова «Солнышкин плывет в Антарктиду».

19

Старинная немецкая легенда "Лоэнгрин".

20

Рассказ знаменитого историка Геродота, жившего в V веке до н. э.

21

Римский историк, живший в I веке до н. э.

22

Флорентийский путешественник Америго Веспуччи первым догадался, что открытые за океаном земли являются новым материком, и назвал их Новым Светом. Позже континент переименовали в Америку.

23

Общее число участников экспедиции Магеллана — 265 человек.

24

Самое первое описание Северного моря принадлежит греку Пифею, жившему в IV веке до н. э. Ему удалось добраться до Скандинавии. Пифей рассказывал, что там, где он был, «северная сторона освещается в продолжении целых ночей». Греки не поверили ему и объявили Пифея лжецом. А зря! Ведь Пифей описал белые ночи, когда летом в полярных широтах солнце действительно почти не заходит за горизонт.

25

Имя Беринга носит не только остров, но и пролив.

26

Последний, совсем небольшой островок нашли датчане в 1978 году у северного берега Гренландии.

27

Вулканов с таким кратером на земле не существует.

28

Владимир Афанасьевич Обручев действительно был академиком. Но это доказывает только одно — и крупные учёные бывают фантастами!

29

Цунами — так называется гигантская волна, возникающая при подводном землетрясении где-нибудь на дне океана. Это уникальное природное явление. Самое опасное для кораблей оказаться во время цунами недалеко от берега. Если суда успеют отойти от береговой черты на 8—10 километров в океан, они будут в безопасности. Во время цунами волна в прибрежной зоне достигает 50 метров в высоту и сметает все на своем пути.

30

Последняя крупная катастрофа во время шторма уже в XX веке произошла 28 сентября 1994 года, когда эстонский морской паром затонул ночью в 100 км от шведского берега. Погибло 95 человек и 757 считаются пропавшими без вести.

31

Кстати, у Бермудского треугольника есть брат-близнец. Находится он в Тихом океане между Японией, островом Гуамо и Филиппинскими островами и именуется морем Дьявола. Здесь также очень часто кораблекрушения происходят при загадочных обстоятельствах.

32

Эта катастрофа унесла жизни более 1500 человек.

33

Описание древнеримского писателя Элиана. Современные сколопендры достигают в длину не более 30 см. И волосы из носа у них не торчат!

34

См. «Одиссею» Гомера.

35

По некоторым описаниям и изображениям на старинных гравюрах, морской змей напоминает ныне вымершего доисторического ящера — плезиозавра.

Подробнее в «Повествованиях о царствах».

37

Ремора на латыни означает «препятствие». Это действительно существующая рыба. На голове у нее есть овальный рожок, которым она присасывается к крупным рыбам. Вероятно, из-за него и возникли легенды о реморе.

38

Киты и сейчас не маленькие. Синий кит, или блювал, может достигать в длину 33 метров и весит до 150 тонн.

39

Кстати, слово бригантина с итальянского так и переводится: «разбойничий корабль».

40

Подробнее см. на с. 62.

41

Синдбад-мореход — герой арабских сказок «Тысяча и одна ночь».

42

Подробнее см. в книге Джонатана Свифта «Путешествия Гулливера».

43

Герой книги А. С. Некрасова «Приключения капитана Врунгеля».

44

Французский лайнер «Нормандия» и английский «Куин Элизабет» постоянно вели соперничество за рекордные скорости на трансатлантических путях. Но рекорд поставил американский лайнер «Юнайтед Стейтс». Он пересек Атлантический океан за 3 суток 10 часов 40 минут.

45

Нефтяные танкеры представляют большую опасность для окружающей среды. Крушение танкера «Эксон Вальдес» в марте 1989 года загрязнило почти 2000 км побережья Аляски и погубило всех живших на нём диких животных.

46

Крепость на морском берегу в районе Ливана.

47

Лодка Дреббеля была спущена на воду в 1624 году и напоминала полузато-нувшую гребную шлюпку.

48

В 1863 году французы Шарль-Мари Буржуа и Симон Брюна изобрели подводную лодку с воздушным двигателем. Но воздушный двигатель не оправдывал себя: сжатого воздуха хватало только на час-полтора.

49

Морской черт — небольшая рыба, внешне довольно противная, но для человека безвредная.

50

История взята из книги С. Лагерлёф «Чудесное путешествие Нильса с дикими гусями».

По другим источникам, город назывался Светлояр, и произошла эта история не Псковской области, а на Волге.

52

См. книгу Л. Ф. Баума «Глинда из страны Оз».

53

Очень сомнительная гипотеза. Для этого требуются не год и даже не тысяча, а миллионы лет.

54

См. Л. Ф. Баум «Дорога в страну Оз».

Это реальный случай. И о нём писали многие американские газеты.

56

Из романа А. Грина «Бегущая по волнам».